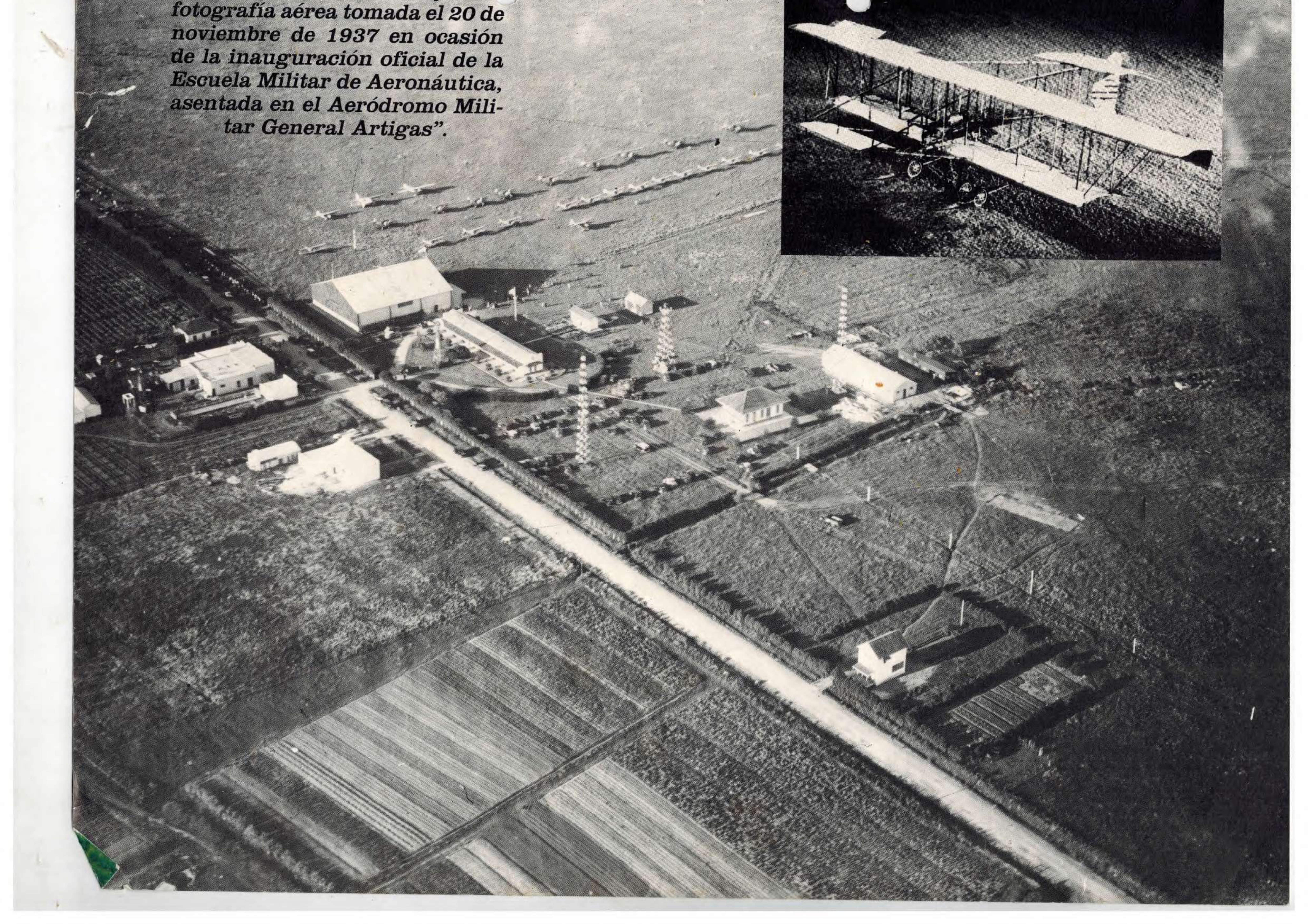
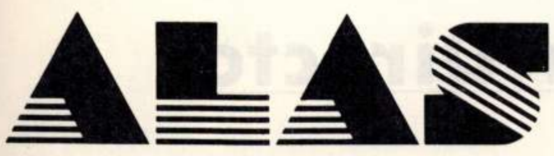

ALAS
667
675
683



fotografía aérea tomada el 20 de noviembre de 1937 en ocasión de la inauguración oficial de la Escuela Militar de Aeronáutica, asentada en el Aeródromo Militar General Artigas".



Publicación del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica.

FUERZA AEREA URUGUAYA

Revista supervisada por la Dirección y Jefatura del Cuerpo de la Escuela Militar de Aeronáutica.



Noviembre 1991

Sumario

Impreso en "El País S.A." Dep. Legal N° 254.089/91

Saludo del Señor Director

AL ser inquerido por el Cuerpo Editorial de la Revista "ALAS" para la expresión de un mensaje como Director del Instituto, no se me ocurrió otra idea que la de traer a colación un fragmento de Rodó que reza: "Hablar a la juventud sobre nobles y elevados motivos, cualquiera que sean, es un género de oratoria sagrado".

—Al igual que él creemos que: "el espíritu de la juventud es un terreno generoso donde la simiente de una palabra oportuna suele rendir, en corto tiempo, los frutos de una inmortal vegetación".

—ante esta agradable obligación, creo que lo más acertado es intentar ayudarles a reflexionar sobre vuestro futuro, aconsejándoles que la forma de progresar es a través del esfuerzo y el trabajo de cada uno, no existiendo vías sustitutivas más cómodas y complacientes.

—Habéis ingresado a la Fuerza Aérea en forma vocacional y sin presiones eligiendo realizar el Servicio Militar a través del vuelo.

—Esto os obliga a aceptar el reto de buscar la perfección como forma de optimizar vuestra preparación para atender los requerimientos actuales y futuros de la tecnología.

—La juventud es la constructora de su propio destino, al decir de algunos, de su propio edificio y a ella le está encomendada de manera irrenunciable la construcción del porvenir.

—En cada amanecer, en los lugares más recónditos del universo, una nueva generación rompe la marcha, sana y llena de alegría. Dividida en diferentes columnas según su orientación profesional, progresa por distintos caminos del mundo y de la vida, avanzando en forma entusiasta.

—A ningún joven le está negada su incorporación, más todos los jóvenes tienen la obligación de incorporarse porque en ello está el destino de su propia vida, en ello está su verdadera felicidad.

—Cuando me refiero a esta felicidad me refiero a la felicidad que han elegido nuestros antecesores, que hemos elegido nosotros, vuestros educadores y que habeis elegido vosotros. Me refiero a esa felicidad descripta por todos los escritores de la lírica y exaltación aeronáutica; esa felicidad que implica la bondad sublime de poder acariciar el cielo, llevando ardiente pecho y motor, de poder alejarse de las maldades existentes en la tierra y encontrarse cerca de la bondad de Dios.

—Me refiero a la felicidad de volar, privilegio sólo compartido con los Dioses, indomable desafío a los hechos, infantil apetito a lo desconocido y del goce pleno del juego de la vida.

—Es mi mayor deseo que todos podais hallar esa felicidad, cristalizar esa ilusión y con el pasar de los años podais mantener vivo el amor a la Organización que estais demostrando al editar esta publicación, expresión fiel del inquieto y juvenil corazón que late en esta institución. ■

Cnel. (Av.) SHANDELAIO E. GONZALEZ
(Director de la Escuela Militar de Aeronáutica)



Editorial

HOY comenzamos una nueva etapa en donde renovamos aspiraciones y esfuerzos para llegar una vez más a ustedes.

Volver a empezar nunca es fácil, pero llega a ser condición de vida, y es en el empeño de no morir que nos resistimos al olvido. ALAS, resurge sorteando escollos y dificultades para emprender el vuelo y cumplir con su misión: acercarles el pensamiento, las inquietudes, la creatividad y el trabajo del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Las horas que tiñeron de contrariedades la empresa, no fueron obstáculos infranqueables para desanimar las energías de quienes fuimos congregándonos en torno a la idea de la edición de la revista.

Quizás el desánimo más de una vez oscurezca nuestros impulsos y las ráfagas molesten para mantener el rumbo; pero la "mente clara y el pulso firme" comanda nuestra nave a destino, con profundo convencimiento de lo que nos proponemos.

La identidad y la tradición quieren grabar a fuego su reclamo y debemos sensibilizar nuestra condición a esa advertencia. Nuestra tarea no pretende concluir aquí; sino, la continuidad es lo que buscamos y la trascendencia lo que anhelamos.

Las voces de los tiempos no han plegado sus alas, y nuestros sucesores no han escuchado aún nada. Sujetos del pasado y del futuro nuestras páginas se crean en el presente.

Quiera Dios que nuestra obra sea apenas un eslabón en la gran cadena de la tradición aeronáutica.

Existen tiempos en los que uno abandona este planeta y transita físicamente por la vida buscando desesperadamente reencontrarse, encontrar el tiempo de cada uno y asignárselo resulta una grata experiencia. Siempre es... volver a empezar. ■

Setenta y Cinco Aniversario de la Escuela Militar de Aeronáutica

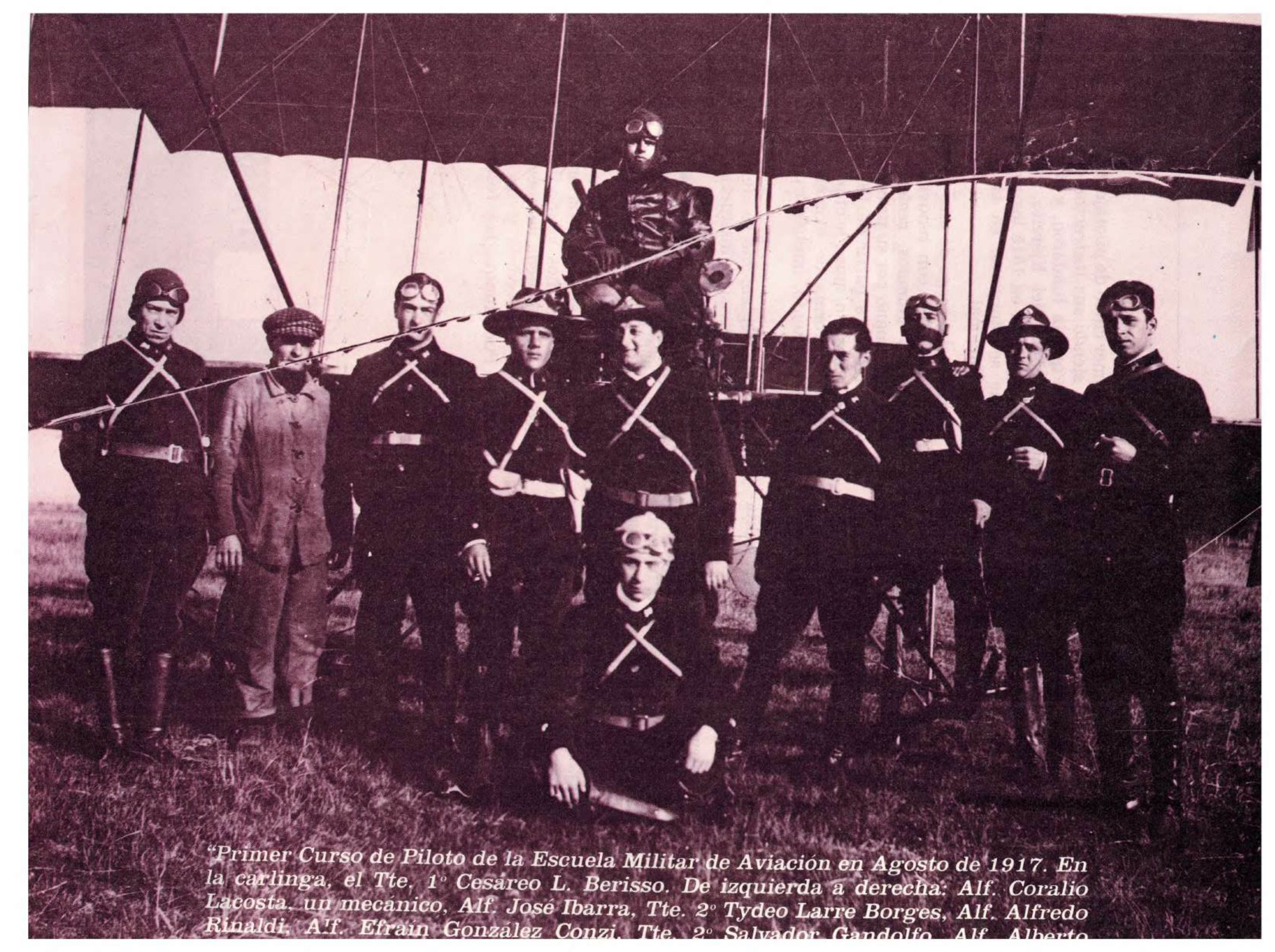
Por: Tte. 1° (Av.) Juan Mauri

La Escuela Militar de Aviación

POR la Ley N° 5528, promulgada el 20 de noviembre de 1916, durante la presidencia del Dr. Feliciano Viera, siendo su Ministro de Guerra y Marina el Sr. Joaquín C. Sánchez, se creó la Escuela Militar de Aviación.

Este hecho tan trascendente para la Aviación Nacional, fue consecuencia de la tenacidad, espíritu de sacrificio y obstinación, de las dos personalidades más importantes de nuestra historia aeroáutica: el Tte. →





"Primer Curso de Piloto de la Escuela Militar de Aviación en Agosto de 1917. En la carlinga, el Tte, 1° Cesareo L. Berisso. De izquierda a derecha: Alf. Coralio Lacosta, un mecánico, Alf. José Ibarra, Tte. 2° Tydeo Larre Borges, Alf. Alfredo Rinaldi, Alf. Efrain González Conzi, Tte. 2° Salvador Gandolfo, Alf. Alberto

1° Juan Manuel Boiso Lanza y el Tte. 2° Cesáreo L. Berisso, quienes sumados al Tte. 1° Adhemar Sáenz Lacueva y el Alf. Esteban Cristi, impulsaron con sus triunfos y conquistas, en Argentina y Chile, esta creación, antes y después de haber obtenido en estos países hermanos, sus brevets de Piloto Aviador Militar.

Sus fundadores: Boiso Lanza, Berisso, Sáenz Lacueva y Cristi; tuvieron la tarea de organizar de la nada esta nueva Institución, en el campo que se transformó en aeródromo, situado entre la vía férrea y el camino Don Pedro de Mendoza, en pleno Montevideo, al cual se le denominara en 1930, "Cap. Boiso Lanza", como homenaje a su primer Director y primer mártir de las alas militares.

Su infraestructura primaria consistió en un gran hangar, adquirido al Sr. Etchegaray en la Estación Montes, Canelones; fue armado por Construcciones Militares en el nuevo aeródromo y aún hoy se levanta airoso en la línea principal de construcciones, que sigue la avenida de entrada, las que fueron aumentando en el correr de los años Veinte, de los cuales actualmente la sede del Cuartel General de la Brigada de Seguridad Terrestre, es el principal edificio.

El primer curso de pilotaje fue realizado en 1917, siendo sus instructores los cuatro aviadores que la fundaron, y sus alumnos, nueve oficiales del Ejército, ocho de los cuales recibieron en 1918 los primeros brevets, que se otorgaron en el país, de la Aviación Nacional.

La Escuela, luego de una oscura crisis, superada en 1921, con renovados aviones, instructores y alumnos, renace a la vida llevada de la mano por su principal gestor y nuevo Director, a partir de 1922, el mayor Cesáreo L. Berisso, quien le imprime el ritmo y la debida forma de existencia, con el primer Reglamento, impuesto por él, aprobado en 1923.

Por este Reglamento se creaban cuatro divisiones: I División Instrucción; II División Escuadrillas y Personal; III División Talleres; y IV División Servicios. Estas cuatro reparticiones se mantendrían hasta principios de 1936, cuando se crea la Aeronáutica Militar.

Fue cuna de distinguidos y audaces aviadores que marcaron toda una época en aquellos heroicos años Veinte, tan característicos por la búsqueda de nuevas rutas, la prosecución de récords y las conquistas oceánicas. Pues aunque hoy resulte extraño



existió en aquella Institución un protagonismo de peculiaridad única en el continente, teniendo en cuenta los pocos medios y las pocas personas que la integraban. El ejemplo más claro fue el raid hasta Colombia, con el consabido cruce de la Cordillera, en el año 1929, en el avión "Montevideo", diseñado y construido en sus talleres, que fue tripulado por su Director, el Tte. Cnel. Berisso, su Sub Director el Mayor Rogelio Otero y su mecánico principal Dagoberto Moll. Pero éste no fue el único ejemplo de intrepidez heroica de sus hombres. Hubieron otros. Claro que no vamos a enumerarlos todos, solamente digamos que uno de sus integrantes tuvo la gloria de conquistar en 1929, el océano Atlántico Sur en vuelo directo entre España y el Brasil, por primera vez para un americano, se trató del Tte. Cnel. Tydeo Larre Borges, acompañando al Cap. francés León Challe en un Breguet XIX monomotor.

La Escuela Militar de Aviación tuvo diecinueve años de vida, pues en el último día de 1935, dejó de existir, para transformarse en la Aeronáutica Militar, nueva organización que absorbió todos sus componentes. En esos 19 años, cada jornada era una aventura y una permanente lucha de la técnica y la audacia, contra el capricho de aquellos primitivos motores rotativos, lineales o en V; por supuesto esto no terminó de la noche a la mañana, como tampoco finalizó abruptamente ese día de 1935, fue como todas las cosas, un cambio paulatino y se empezó a entrever en 1928, cuando Berisso publicó "Cómo puede organizarse la Aeronáutica Militar", allí se vislumbraban los cambios, que finalmente en 1936, se pudieron llevar a cabo.

→



La Escuela Militar de Aeronáutica

Con la Aeronáutica Militar nacieron en primera instancia, a partir del mes de abril de 1936, tres unidades: la Escuela Militar de Aeronáutica; la Base Aeronáutica Nº 1 y la División Talleres, Almacenes Generales y Servicios (más tarde Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios). La Escuela Militar de Aeronáutica, que es la que nos interesa, surgió de la primera División Instrucción, con una organización semejante a esa repartición primera, de las cuatro que componían la Escuela Militar de Aviación; la cual lógicamente fue expandiéndose con el tiempo y las necesidades, acordes a una nueva Institución, exclusivamente dedicada a la formación y enseñanza, como la había pensado Berisso.

Por lo tanto, la Escuela Militar de Aeronáutica es la continuación de la División Instrucción de la Escuela Militar de Aviación, conservando de ésta la prosecución del orden numérico de los Brevets de Piloto Aviador y de Piloto Aviador Militar; siendo también la prolongación en el tiempo, de la vieja Escuela Militar de Aviación de los primeros años, cuyo fin hasta 1922, era exclusivamente didáctico.

Como todas estas nuevas unidades de la Aeronáutica Militar estaban estacionadas en el único aeródromo militar que existía, el Aeródromo Cap. Boiso Lanza, se planificó el desmembramiento y traslado de la Escuela Militar de Aeronáutica, a un aeródromo que tuviera la suficiente holgura y posibilidades de extensión en el futuro y que también fuese próximo a Montevideo. Solamente existían dos aeródromos aparentes: Melilla y Pando. El primero se eligió para la Base Aeronáutica Nº 1 (y con ese fin se expropió, aunque poco tiempo más tarde se desechó esta idea), quedando Pando, campo de aviación fundado en 1928 por la Compagnié Génerale Aeropostale (antecesora de la Air France) y usado desde 1929 por la División Instrucción de la Escuela Militar de Aviación con la anuencia de esta Compañía, en los primeros vuelos solos de los alumnos; sobre todo luego del accidente del Sdo. Alumno Eufronio F. Plada, el 1º de setiembre de 1931, en que pierde su vida, accidente que buenos dolores de cabeza le dio al Director de la Escuela Militar de Aviación, Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso, por la campaña de prensa que se desató por esa causa, que quizá le costara su puesto, pues quince días más tarde fue relevado de este cargo que conservaba con dignidad y maestría desde 1922.

El 20 de noviembre de 1937 luego de una pequeña adaptación y alguna construcción auxiliar, la Escuela Militar de Aeronáutica se traslada a su nuevo y definitivo aeródromo, en Pando, denominado "Gral. Artigas", pocos días antes, el 20 de octubre de 1937. En ese momento su infraestructura se componía de: un hangar (hoy transformado en gimnasio) única obra sobreviviente de este glorioso campo de aviación, que tantas noches viera llegar en los Laté monoplanos a Mermoz, Saint-Exupéry, Guillaumet, Reine, Antoine, y otros pilotos de leyenda; un edificio largo con techo a dos aguas que era llamado "el 6 × 40", del cual sólo queda el piso; un edificio de techo de tejas "Sacoman" a cuatro aguas, donde estaba la telegrafía; un chalet, donde

vivía el telegrafista; y por último una construcción precaria y larga semejante al 6 × 40, para alojamiento del personal de tropa, levantado en esos días. Ese día del 20 de noviembre de 1937 hubo una importante ceremonia y brillante fiesta, a la cual concurrió el Ministro de Defensa Nacional, Gral. de Div. Domingo Mendivil, el Inspector General del Ejército, Gral. José Ma. Gomeza, altas autoridades de Gobierno y militares. En esa época era Director de Aeronáutica Militar, el Mayor Glauco Larre Borges y el Director de la Escuela, el Mayor Oscar D. Gestido.

Los primeros cursos de pilotaje en este nuevo emplazamiento se efectuaron a partir de 1938, usando como alojamiento auxiliar de oficiales un galpón de dos plantas en el "Hogar Artigas", perteneciente al Consejo del Niño, situado en el Km. 29 del Camino Maldonado, donde hasta hace poco funcionaba el Centro de Investigaciones Veterinarias "Miguel C. Rubino". El Curso de Pilotaje de tropa usó como alojamiento provisorio el Chalet que fue vivienda del telegrafista de Air France.

Las construcciones para acondicionar el Aeródromo Gral. Artigas, como sede de un Instituto de enseñanza aeronáutica, comenzaron en 1938, levantando la obra que hoy es la enfermería, que en primera instancia sirvió como alojamiento a los cursos de pilotaje, a su finalización en diciembre de 1939.



Las obras de infraestructura continuaron a partir del año 1941, con el comienzo del hangar principal, de acuerdo con los cálculos del Ing. Walter Hill, el que fue inaugurado con la presencia del Presidente de la República, Dr. Juan J. de Amézaga, el 17 de junio de 1943, día en que finalizó el Curso de Aplicación la primera promoción de oficiales del Arma de Aeronáutica que se recibió en la Escuela Militar, el 19 de diciembre de 1942, los cuales conformaron el primer curso de aeronáutica de dicha Escuela, creado el 27 de marzo de 1941. Ese día de junio de 1943, el Presidente Dr. Amézaga visitó todas las construcciones que ya se estaban levantando: el edificio de Comando con la Torre de Control; el edificio de dos plantas al sureste del Comando, el cual a partir de 1948 y hasta 1977, serviría como dormitorio, enfermería, casino y comedor del Cuerpo de Alumnos; y los futuros emplazamientos de los salones de clases, anfiteatro y bedelía, en forma de herradura, que se comenzaron al año siguiente, con el cuerpo de guardia y el arco de entrada, así como la demolición del chalet y el edificio de la telegrafía.

Los Cadetes en la Escuela Militar de Aeronáutica

La formación de Oficiales de la Aeronáutica Militar, luego de crearse el Curso de Aeronáutica en la Escuela Militar en 1941, dependía de esa casa de Estudios, pues era allí donde se seleccionaban y preparaban los futuros oficiales de todas las armas, como era lógico y razonable. El ambiente era totalmente diferente y ajeno al medio que en futuro actuarían los oficiales aviadores, por lo que se pensó a fines de 1947, en trasladar primero al Curso de Aeronáutica y segundo seleccionar y crear un Curso de Preparatorios en la misma Escuela Militar de Aeronáutica.

Estas dos etapas fueron cumplidas respectivamente en 1948 y 1949.

La primera etapa se efectuó a partir del 1º de abril de 1948, al incorporarse en esa fecha, el segundo y tercer año del Curso de Aeronáutica de la Escuela Militar a la Escuela Militar de Aeronáutica, usando como

aposento provisorio el Pabellón de Alumnos (donde hoy se encuentra la Enfermería) hasta tanto no se terminara el nuevo alojamiento para el Personal Subalterno, al sureste del Comando, que hasta 1977 usó el Cuerpo de Alumnos. Se aprovechó ese día para la apertura de cursos con una ceremonia que consistió en lo siguiente:

1º) Lectura de la Orden del Director y firma de las Actas de incorporación de los cadetes y de la Apertura de Cursos.
2º) Entrega del Pabellón Nacional al cadete abanderado.
3º) Palabras del Director de la Escuela Militar de Aeronáutica, May. (PAM) Erling Olsen Böje.
4º) Revista y Desfile.
5º) Despedida de la Bandera, Inspección del Material de Vuelo y visita al Instituto.

De esta manera se incorporó este pequeño grupo de cadetes y con ellos una gran esperanza del seguro engrandecimiento del Arma. Como siempre los protagonistas de esta escisión, que estaban haciendo historia, no se percataron muy bien de ello, aunque todos se sentían alegres y contentos ante estos nuevos y blancos edificios y el gran horizonte que les brindaba el ya histórico Campo de Aviación, sin paredes grises que los sofocaran.

En esos días, estos quince Cadetes de Aeronáutica, gozaban de una libertad casi ilimitada, aún no comenzaban para ellos los vuelos y se esperaba que pronto llegarían los alumnos de Primer año para organizar el Curso de Cadetes, además aún no estaban oficialmente en Pando, pues recién el 26 de abril de 1948 es creado el Cuerpo de Alumnos por el Decreto 11.438. En aquel momento la Escuela Militar de Aeronáutica contaba con el siguiente Material de Vuelo: 11 PT-19A, 8 PT-19B, 20 PT 26, 3 AT-6D y 4 AT-6C.

Continuando con los acontecimientos que transformaron a la Escuela Militar de Aeronáutica en una verdadera casa de estudios, dedicada totalmente a la formación de los futuros Oficiales de la Aeronáutica Militar, el 7 de febrero de 1949, fue autorizado el ingreso de un importante grupo de alumnos proveniente de las aulas universitarias de todo el país, que conformarían el Cuerpo de Aspirantes o Preparatorios y que fueron seleccionados en la misma Escuela Militar de Aeronáutica. Estos alumnos ingresaron el 1º de junio de 1949 al Primer y Segundo Año de Preparatorios (en aquella época la carrera se realizaba en cinco años), de acuerdo con el nuevo Reglamento General de la Escuela, aprobado el 21 de febrero de 1949. De esta manera se separaba totalmente este Instituto de la vieja Casa de Estudios de la Avda. Garibaldi 2313, asegurando totalmente su independencia como Arma, diferenciándose absolutamente de las otras cuatro y preparando el camino para la creación de la Fuerza Aérea, que llegaría cuatro años y medio más tarde, el 4 de diciembre de 1953.

El uniforme del Cuerpo de Alumnos era el mismo que el de la Escuela Militar, diferenciándose solamente por el color azul celeste de los vivos, llevando en la gorra como distintivo una estrella de cinco puntas con dos alas, confeccionado todo con hilos de plata; asimismo en el cuello se usaba una estrella con un ala, del mismo material que el de la gorra.

Luego de creada la Fuerza Aérea, se diseñó un uniforme para el Cuerpo de Alumnos, que en términos generales siguiera la línea de los colores y símbolos tradicionales de la Aviación, como normalmente se usa en todos los países. Por primera vez sus cadetes visten el nuevo uniforme en el año 1955, que era de gabardina azul pizarra, con la casaquilla abierta para cuello y corbata (camisa blanca y corbata negra), con gorra de forro blanco, donde llevaba el símbolo alado de la Institución. En 1975 se modificó el color y la tela del uniforme, usándose a partir de ese año, trevira de color azul oscuro.



La Evolución Infraestructural y Edilicia

La infraestructura de la Escuela sufre una serie de transformaciones en 1950, año en que se cumple el centenario de la muerte del fundador de la Nacionalidad. La más importante es la inauguración el 28 de diciembre de la Estatua al Gral. Artigas, réplica de la obra de Juan Luis Blanes (hijo del Pintor de la Patria) que se exhibe en San José desde 1898, tomada a su vez de su réplica en la ciudad de Maldonado, en ese día tan especial para la historia del Instituto hizo uso de la palabra el destacado abogado y hombre público, Dr. Eduardo J. Couture, eminente artiguista, que acudió a esta solemnidad, especialmente invitado por el Director interino de la Escuela, Mayor (PAM) Remo Laporta, propulsor de todas las obras de transformación de ese año, entre las cuales es dable destacar la Pista de Atletismo que solucionó el problema de la Educación Física en el Instituto.

El Aeródromo "Gral. Artigas", en los años Treinta no contaba con pistas marcadas, únicamente el perímetro del Campo de Aviación estaba balizado, como se usaba en esa época, dejando al piloto la elección de los rumbos; de noche se marcaba la dirección de aterrizaje, mediante poderosos reflectores. Recién en los años 40 se delinearon dos pistas en la orientación N-S y E-O. A principios de 1955 se comenzaron los trabajos de una nueva pista de concreto asfáltico N-S, que se finalizó a principios de 1959, sobre una distancia de 800 metros, la que más tarde fue alargada hasta 1.250 metros. El día de su inauguración, 27 de febrero de 1959, cortó la cinta el Gral. (PAM) Oscar D. Gestido, quien fuera el Primer Director de la Escuela Militar de Aeronáutica.

En 1963 se decidió que la Sala de Operaciones (que se encontraba en el " 6 × 40", en su extremo más próximo al hangar viejo y a la línea muerta, que era perpendicular a ese hangar), había que mudarla de lugar y adaptarla a los nuevos requerimientos en materia de enseñanza aeronáutica, con diferentes salones para cada curso, sala de paracaídas, baños, etc., en un nuevo emplazamiento cercano al hangar nuevo y con una plataforma asfáltica donde estaría la línea muerta. Este edificio se comenzó a fines de 1963 y se libró al uso en 1968.

Los grandes cambios edilicios sobrevendrían en los años 70. Las primeras construcciones que comenzaron a modificar el orden de las instalaciones que conformaban la infraestructura de la Escuela fueron realizadas a principios de la década y constituyeron el Casino y Comedor de Oficiales, que se encontraba en el sitio donde hoy se halla la Bedelía, dejando libre ese lugar lo cual aumentó las facilidades en las zonas de estudio. Paralelamente a esta obra, se comenzó la piscina que fue finalizada en noviembre de 1975, y un poco más tarde el Salón de Honor que se inauguró en noviembre de 1976, donde estaba situada la Sala de Link.

Desde la llegada de los Cadetes a la Escuela en 1948 se les debía un comedor, un casino y alojamientos confortables. De acuerdo al estudio de las posibilidades para levantar estas obras se aprobó un proyecto que se puso en marcha en 1974 comenzando,

estas construcciones que se fueron poniendo en uso a medida que se terminaban cada uno de los tres pabellones a partir de 1976, al igual que el Casino y el Comedor, abandonando los alojamientos que finalmente pasaron a ser del personal subalterno, para quienes estaban diseñados.

Ampliando y reformando la zona de estudios, se levantó el Pabellón donde se encuentra en su planta baja: los salones que albergan los laboratorios de física, química, inglés, etc.; y en su planta alta la Biblioteca.

Asimismo se acondicionó el anfiteatro y se le dotó de una pantalla de cine para 35 mm. en los años 1975 y 76.

Conjuntamente con todos estos trabajos, se recicló el viejo hangar de la Aeropostale transformándolo en Gimnasio y a su vez se demolió el "6 × 40", usándose sus materiales para construir la lavandería y el taller de vehículos que están situados detrás del alojamiento de tropa; usándose parte de él para acondicionar la nueva enfermería y la panadería.



Finalmente en 1978 se alargó la pista de aterrizaje, llevándola a 1.250 metros de largo y a la pista de Atletismo se la proveyó de graderías, terminando con estas obras la década que transformó totalmente el perfil de este Instituto. En esos años los Coroneles Nery Egaña, Roberto Meyer y Carlos P. Pache, comandaron la Escuela.

Hemos visto como nació, creció y se desarrolló la Escuela Militar de Aeronáutica, en una historia rica, llena de coraje, audacia, valor, sueños, ilusiones y esperanza. Se entremezcla en una parte de esa historia con la Aviación Militar, es decir la Fuerza Aérea Uruguaya; porque la Escuela Militar de Aviación, su antecesora, era toda la Aviación Militar en el Uruguay como se desprende de su estudio.

En esos 75 años de vida, creó aviadores, primero; oficiales del Arma, después; y ya desde hace 37 años los conductores de la Fuerza Aérea en sus diferentes ramas, en una evolución sin pausa, al ritmo que se impuso con el paso de los años, siguiendo los cambios lógicos que todo instituto de enseñanza y preparación debe aceptar.

Su futuro, promisorio , tendrá una trayectoria de progreso, en que la tecnificación marcará el camino cada día con mayor énfasis dentro de las posibilidades que se le brindan, con aquel maravilloso espíritu de sus fundadores, que hicieron posible esta realidad, que sin lugar a dudas se proyectará en ese futuro. ■



Actividades en la E.M.A.

Actividad de la Jefatura del Cuerpo de Alumnos.

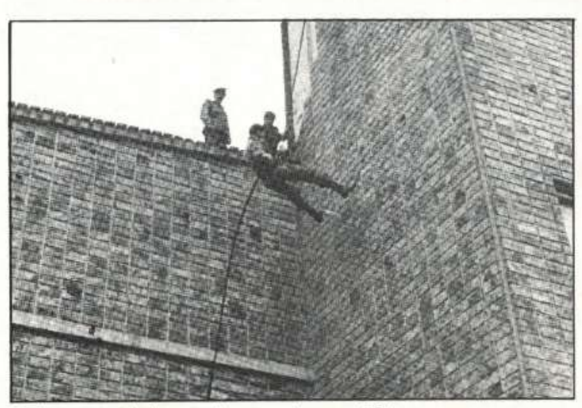
Las actividades del Cuerpo de Alumnos en la faz militar constituyen la base de la formación y el espíritu del hombre de armas.



En las Paradas Militares el Cuerpo de Alumnos siempre es motivo de orgullo representando a la Fuerza Aérea.

La Instrucción Militar Práctica, apunta a la preparación de quienes integren una Compañía de Desfile.

Las compañías de desfile se destacan por su impecable marcialidad lo cual se manifiesta en las reiteradas felicitaciones y el espontáneo aplauso del público.



En maniobras las artes militares se practican para lograr una aplicación real de la misión de la Fuerza.



Jefatura de Estudio



Las asignaturas culturales son el soporte intelectual del individuo que aspire ser Oficial de la Fuerza Aérea Uruguaya.



La aulas son las que acunan el caudal de los conocimientos que generación tras generación han ido recabando por parte de docentes de gran prestigio.

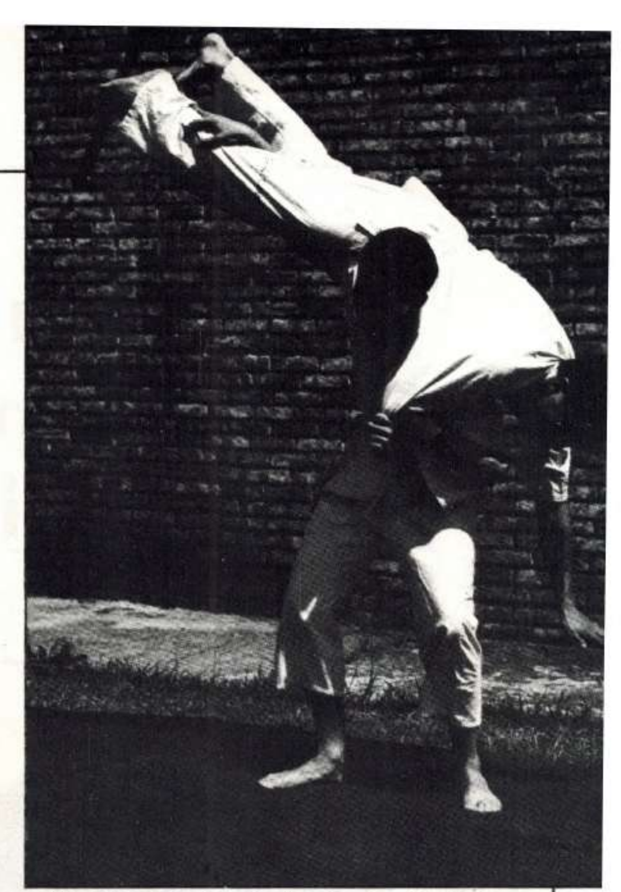
Derecha: La Informática nos introduce a la actualidad de la vertiginosa tecnología



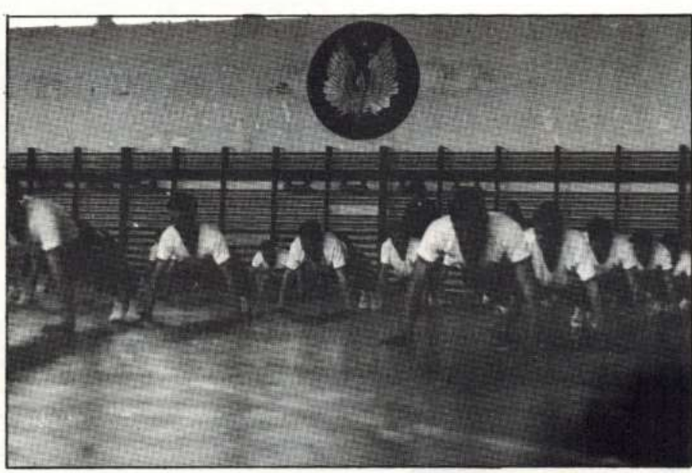
El laboratorio de idiomas, modelo ejemplar en métodos de enseñanza.

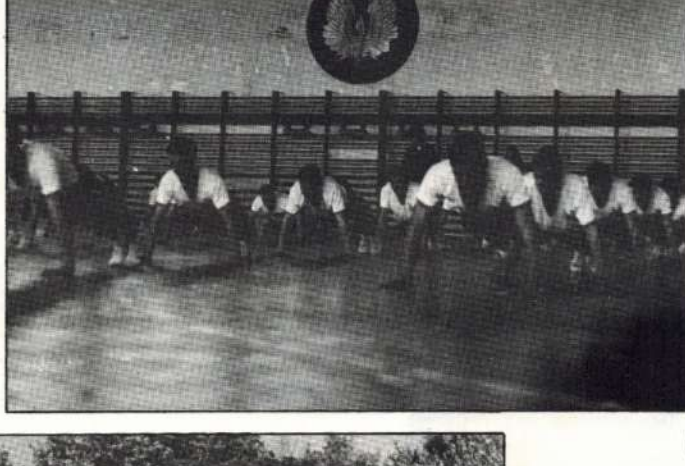
En los laboratorios la ciencia se hace presente ante los ojos de los alumnos.

División Educación Física

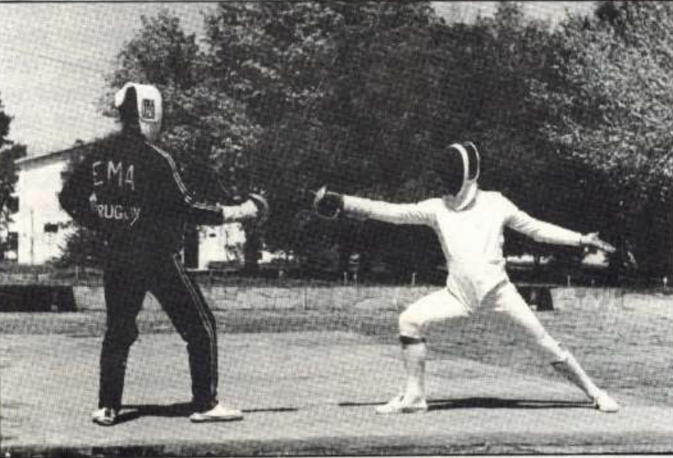


El plantel de Judo de la E.M.A., cuenta entre sus integrantes con destacados competidores a nivel nacional e internacional.

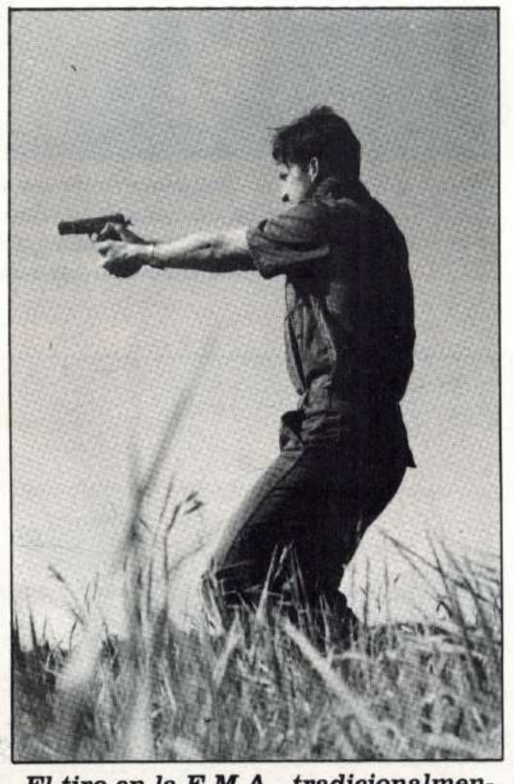




La Educación Física es el cincel que da forma a un entrenamiento eficaz y a una mentalidad deportiva de superación.



Esgrima, el deporte de los caballeros, es una de las actividades en donde se han recogido mayores logros



El tiro en la E.M.A., tradicionalmente cuenta con exponentes de alta competitividad.



La pasión de multitudes concita su atención en la mañana de los domingos donde la "cruzada" disputa su lugar en la Liga Universitaria.



Los cursos de vuelo componen la esencia de la actividad de operaciones. A partir del segundo año de Cadete se realizan los programas correspondientes al Curso de Vuelo Primario y al Curso de Vuelo Básico.

Jefatura de Operaciones y Entrenamiento



Operaciones es "el templo donde se honra el vuelo", allí se planifica la actividad aeronáutica. Las misiones, los aviones y sus tripulantes, son programados por esta jefatura para un eficaz cumplimiento de los objetivos de vuelo.



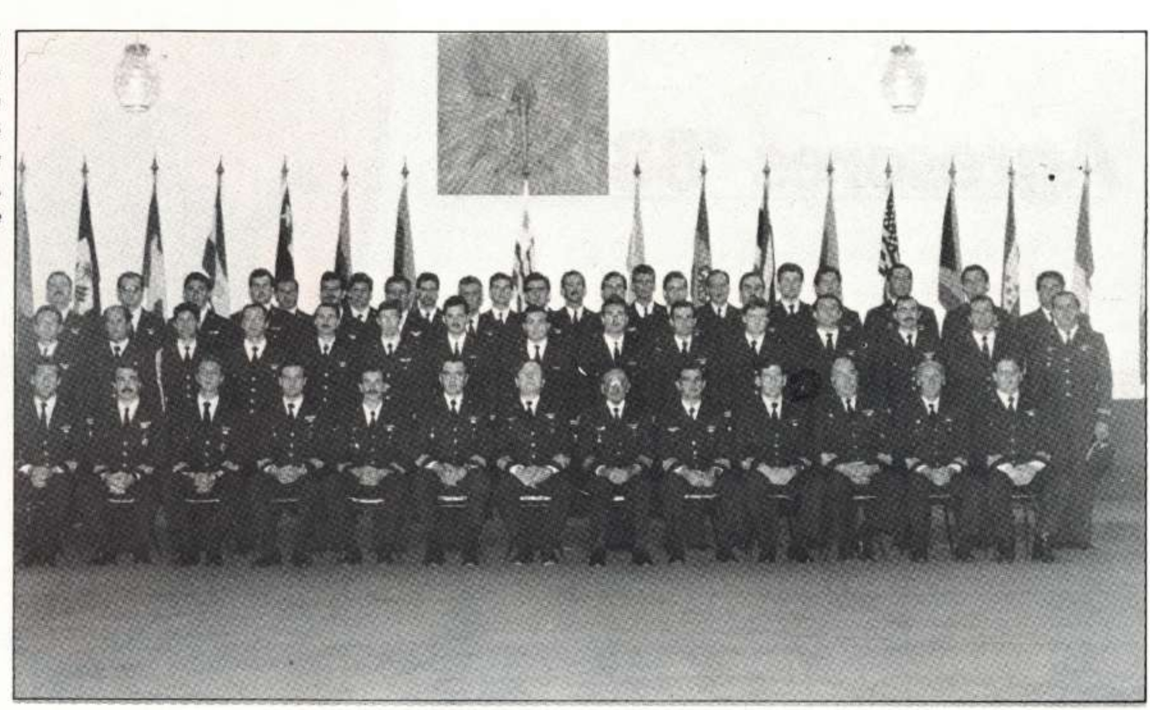
Los cursos se dividen en distintas fases que el alumno piloto irá superando una tras otra, apuntando a una exigencia mayor a medida que éstas se suceden. Dichas fases son: selección (T-41D), transición (T-34B) y acrobacia, el primer año de vuelo. Formación y navegación son cursos desarrollados como facetas preparatorias de los pilotos para su futuro desempeño en la Escuela de Vuelo Avanzado.



Plantel de Instructores de vuelo de la E.M.A.

Oficiales y Profesores

Integración del Cuadro de Oficiales que actualmente prestan Servicios en la Escuela Militar de Aeronáutica.





Plantel de Profesores de la Escuela Militar de Aeronáutica que se desempeñan actualmente en la Jefatura de Estudios de la misma.

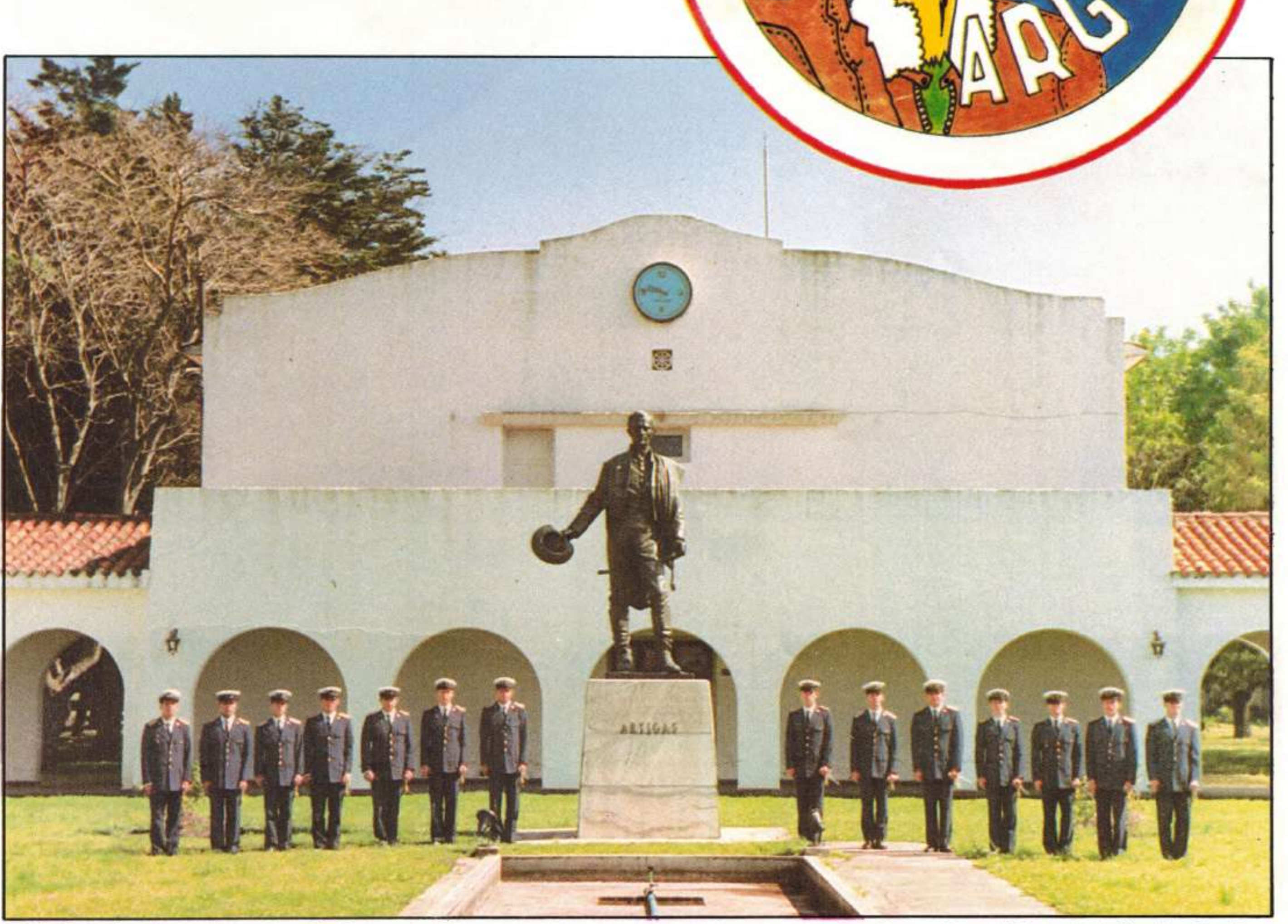
En las páginas siguientes se pueden apreciar las fotografías de las cuatro promociones integrantes del Cuerpo de Alumnos en el año 1991.

Agresores '88



De izquierda a derecha; Cadetes de Tercer Año; Eduardo Suárez, Eraldo Pastrovicchio, Diego Juncal, Alejandro Medeiro, Marcelo Cavalero, Daniel Fernández, Ramiro Pose, Heriberto Gancio, Ruben Villagra, Eduardo Aguirregaray, Marcos Revetria, Mario Cetraro, Charles Fernández, Gustavo Cardozo, Alejandro Olmos, Robert Hermida, Juan Méndez, Marcelo Larrosa, Alvaro Sosa, Daniel Sánchez.

Argos '89



De izquierda a derecha; Cadetes de Segundo Año; Wilson Munch, Javier González, Eduardo Zárate, Javier Sastre, Víctor Silva, Marcelo Poggio, Eduardo Castro, David Miguelez, Walter Acuña, Fernando De León, Juan Batista, Alvaro Pereira, Guillermo Yoseffi, Enrico Bruccoleri.

Dragones del Aire '90



De izquierda a derecha; Cadetes de Primer Año; Ary Fraga, Mario Dalfolo, Néstor Ramírez, José Jorge, Ramón Román, Gustavo Carbón, Adán Díaz, Tulio Pérez, Pablo Pisani, Miguel Russo, Ariel Guillén, Alvaro Garófali, Pablo Galain.

ALAS: Un Desafío

HACE algunos años quienes nos precedieron en estas aulas sintieron la necesidad de expresarse, de trascender de un grupo a otro, de traspasar los límites de esta Escuela y así hacer llegar a otros el sentimiento de quienes brindaban su juventud a la aviación.

Sus metas fueron diversas, a veces se apuntaba a la diversión y el entretenimiento con figuraciones jocosas y satíricas de la realidad, otras se buscaba una mayor información profesional aportando conocimientos técnicos; siempre se reflejaba de uno u otro modo el espíritu de comunicar, de abrirse camino para difundir: ¿Quiénes somos?, ¿Qué es lo que hacemos?, ¿Qué sentimos?...

A través del tiempo estas manifestaciones ajustadas a su momento se presentaron con diferentes formatos, distinto contenido y diversos nombres: ALERON, ALAS, PATIN DE COLA.

Fue ALAS la que surgió como "una revista digna de representar nuestro Instituto", capaz de "sobrevolar más allá de los muros de nuestra Escuela", apuntando a "un horizonte más amplio y pretendiendo mayor alcance" según reza el editorial de la primera revista ALAS publicada en 1952.

Hoy, a casi cuarenta años de aquella publicación número uno, miramos el camino recorrido y nos proponemos el camino a recorrer.

La edición que presenta hoy ALAS, pretende y persigue el espíritu de ser Nuestra Revista.

Lograrla no fue fácil, muchos inconvenientes; muchos de ellos debidos a la inexperiencia; se presentaron para una y otra vez tener que recomponer planes, sustituir trabajos y ceder opciones.

Aprendimos así a considerar, a romper la inflexibilidad, a escuchar a la experiencia,



a organizar el trabajo, a sabernos tolerar en los aciertos y en los errores.

Pretendimos hacer llegar a todos nuestro objetivo, éste quizás apunte mucho más allá de lo que está a nuestro alcance, la impetuosa juventud nos condiciona.

El hecho de montar una organización tendiente a la relización de la revista a partir de antecedentes tan lejanos, prácticamente perdidos, nos exigió una construcción paulatina de un edificio en el cual cada pilar es

Teros '91



De izquierda a derecha; Aspirantes; Héctor Caamaño, Igor Parada, Juan Garrido, Martín López, Richard González, Ricardo Zecca, Fernando Cáceres, Darwins Aguilar, Ariel Canedo, Pablo Esteban, Carlos Do Mato, Walter Malgor, Marcelo Pilón, José Alvarez, Ignacio Milán.

fundamental por su relación interdependiente.

El primer paso a dar: cotejar los impulsos y las posibilidades de forma de encontrar un espacio viable para la concreción de la idea.

Luego hubo que reunir a quienes constituirían el centro de orquestación y organización: el Consejo Editor.

A partir de allí disponer las funciones en base a las áreas atendibles. Surgen de esa forma tareas de organización general, pertinentes a la redacción (computación, confección, procesamiento, y compaginación de textos); a la tesorería (trámites de patrocinio, eventos que generen ingresos y mantenimiento del registro económico); y la secretaría (supervisión y colaboración en el desarrollo de los planes y las actividades).

Una vez conformado el Consejo Editor fue lógicamente necesaria la confección de un cronograma que programara las actividades a través del tiempo según la propuesta inicial de, qué era lo que se pretendía?: La edición de la revista ALAS.

Algo que resulta de importancia fundamental es sin duda, la atención que los mandos ofrecieron a esta propuesta, y que de otra forma esta realidad hubiera seguido vagando en los rincones de nuestras mentres en su estado ideal sin poder llegar a materializarse.

Las distintas etapas que hemos ido quemando nos hicieron conocer personas y hechos que valoramos ciertamente por el profesionalismo y la franqueza que depositaron en ALAS. A ellos recurrimos en busca de apoyo, y fue reconfortante encontrar siempre el consejo amigo, el detalle profesional, la comprensión humana y la generosa colaboración.

Pensar en una publicación que pretende cubrir una amplia gama de lectores, debe poseer el ingrediente que cada uno de ellos desee consumir, cómo lograr la combinación perfecta que satisfaga a tan distintos intereses? Porque hay quienes, sin duda, buscarán información; algunos entretenimientos; otros recuerdos; hay quienes desearían lirismo y aquellos que no aceptarán más que realismo. ¿Qué hacer?

Pues, si ponemos un poco de cada cosa enhebradas por el maravilloso hilo del espíritu aeronáutico, consideramos que podremos atraerlos.

Las construcciones mentales pueden llevar a proyectar las ideas más acabadas de nuestros deseos; las circunstancias nos enmarcan en la realidad y de esa forma los resultados quizás no convenzan a todos, lo importante es empezar y acercarse al trabajo. En la medida que más conozcamos y compartamos de ALAS, podremos brindarle un futuro perfectible y colmar en ella las expectativas de todos.

El desafío ahora estaba en poseer la claridad y la capacidad como para mover el motor impulsor de la motivación.

Quienes aquí dejamos algo de nuestra realización quizás no descubramos nunca si en realidad encontramos la respuesta para crear la motivación, pero pecaríamos de injustos si obviáramos su existencia.

Sí, creemos que hay una motivación, que tiene su lugar y su tiempo; su circunstancia y que además para muchos debe tener una realidad palpalbe. Para ellos aquí estamos, esta es vuestra hora.

Los pequeños logros son los que van conformando una sucesión de felices ocasiones que describen la historia de Nuestra ALAS. Esta historia tan cargada de desencuentros y pasiones se desarrolla en una época en que la conciencia aeronáutica empieza a despertar de su letargo y los cambios ya estn golpeando a nuestras puertas para avisarnos que somos los protagonistas, que debemos tomar acción y participación del ideal Fuerza Aérea.

Hoy nos ilumina un nuevo amanecer, él nos convoca a descubrir nuestra historia, extendamos nuestras ALAS hacia este desafío. ■

Cbo Hrio. (Av.) Alvaro M. Sosa Farías

Fiesta de Clausura de Cursos 1990

EL día 17 de diciembre pasado, se realizó en nuestro Instituto la ceremonia de Claurusa de Cursos correspondiente al año lectivo 1990, celebrándose en la misma la graduación de la promoción "Brig. Gral. (Av.) José D. Cardozo".

El sentimiento que invade el ambiente crea un entorno de regocijo y satisfacción, ya que se ha culminado una etapa muy importante en la carrera, pero a la vez se está firmando un contrato de responsabilidad con el futuro al comenzar a formar parte del Cuerpo de Oficiales de la Fuerza Aérea.

Debido a las condicioes meteorológicas que jugaron una mala pasada, impidieron el lucimiento, ese día, de los noveles pilotos imposibilitándose así la demostración aérea programada.

Ello no fue en desmedro de la tocante y emotiva ceremonia.

Al comienzo de la misma, se realizó la apertura con la entonación del Himno Nacional, continuando luego con el relevo de abanderados y escoltas, la entrega de distintivos a los derecha de cada año, entrega de sables y despachos a los alféreces recién egresados y por último la entrega de premios y distintivos a aquellos que se hubieran destacado en su pasaje por el Instituto.

La emoción desbordó hasta las lágrimas al resonar el "SI, JURO" de las firmes y decididas voces que se comprometían para con la Patria y la Sociedad a honrar la elevada misión de nuestra Fuerza Aérea.

Los acordes de la Diana "Cnel. León de Palleja" una vez más hicieron vibrar los sentimientos de quienes presenciaron tan solemne acontecimiento, que contó con la presencia de las más altas autoridades civiles, militares, familiares y amigos.

Entre sonrisas y lágrimas fruto de la alegría y la emoción, se llegó de esa forma a la consecución de la primera gran meta de esta carrera.

¡Felicitaciones AGUILAS NEGRAS!
¡Salud nóveles Alféreces!



Fiesta Social EMA 1990

AL finalizar cada año, los Cadetes, en cada Escuela esperan con ansias la clausura de cursos. La fiesta social, marca el fin de una etapa más. En nuestro instituto, ésta se llevó a cabo el 18 de diciembre de 1990.

Durante la preparación de la misma, el Cuerpo de Alumnos, pone a prueba su imaginación e iniciativa tratando de armar en sus mentes la imagen de un paisaje distinto, que lograra alejarlos un poco de la rigidez militar, creando así un ambiente más acogedor que permitiera a todos disfrutar de la fiesta.

También nos impulsaba el orgullo siempre latente de poder decir a nuestros invitados: "Nosotros armamos esta fiesta", para que la misma sea la mejor.

Todos nos sentíamos responsables por la culminación de ella puesto que en los últimos días habíamos trabajado con fervor aportando nuestros conocimientos, haciendo aquello que sabíamos y muchas veces lo que no? también, ya que si no se sabe se aprende.

Es así que habíamos oficiado de electricistas, carpinteros, decoradores, orfebres, pintores e inimaginables tareas y ocupaciones que surgen al organizar una celebración de tal magnitud.

Pese al cansancio y la fatiga que experimentamos en el momento de la fiesta, consecuencia de toda la labor realizada, nos sentíamos dichosos y felices por haber alcanzado nuestro objetivo.



En cuanto a la fiesta en sí, el motivo escenográfico estuvo inspirado en el lejano oeste, bajo el rótulo de "COUNTRY EMA", cuyo principal atractivo, lo constituyó la fachada de un Saloon, al mejor estilo Cow-Boy, con barra, bebidas y barman incluido.



Como todos los años, esta fue a nuestro entender, la mejor de las fiestas hasta ahora realizadas.

La misma tiene un significado especial sirviendo como despedida del Cuerpo a los Alféreces que egresan y asimismo representan los últimos momentos de los Cadetes en el Instituto hasta el nuevo año.

Es ésta nuestra celebración preferida, pues es enteramente organizada por los Cadetes y además, representa el último escalón antes de la tan anhelada licencia anual, luego de un año de trabajo.

CAD 1° Ramón Román
CAD 1° Néstor Ramírez

Un Día de Gloria

¡Salve! Novel aspirante
pues ya puedes expresar
con tu porte y gallardía
tu vocación singular.

Este día que es de gloria
tiene una emoción sin par
tu reluciente uniforme
puedes al mundo mostrar.

En él figuran las alas
que son símbolos del volar
está el sol en las caponas
y botones que has de usar.

El blanco es el heroismo,
el negro es por el dolor
que provocan nuestros mártires
en el corazón del aviador.

El resto es todo de azul
que es del cielo su color
en él está tu destino
tu ilusión y tu amor.

¡Salve! Joven aspirante
pues ya puedes desfilar
mostrándote estoico al mundo
tu vocación de volar.

ASP. Héctor Caamaño



Entrega del Uniforme

EL 19 de junio es una fecha muy particular para nuestra Patria, fecha en que se conmemora el nacimiento de nuestro Prócer el General José Gervasio Artigas. Pero, para los Jóvenes Aspirantes significaba además la llegada del día en que recibiríamos el uniforme.

Este momento, largamente soñado, representaba algo más que el hecho de tener y portar el uniforme. Después de haber perseguido el sueño de ingresar a la Escuela Militar de Aeronáutica; luego de los meses de reclutamiento, necesarios para nuestra formación primaria, el uniforme significaba dejar atrás ese período, con la satisfacción de haber salvado los obstáculos para llegar a este momento.

El fin del reclutamiento simbolizado en el uniforme, nos hace sentir Aspirantes, es a partir de ese momento en que nos sentimos verdaderos integrantes de la Fuerza Aérea.

Hemos salvado el primer escalón; es la primer gran satisfacción que nos brinda la carrera de las Armas.

El 19, amaneció cubierto, una llovizna leve caía sobre la Escuela y el viejo Hangar 3 esperaba nuestra presencia para dar comienzo a la ceremonia, en la que se honraría al Prócer, se haría el Juramento de Fidelidad a la Bandera por parte de los Jóvenes Aspirantes y se procedería a la entraga de uniformes.

En ese momento todos estábamos nerviosos, llenos de recuerdos, especialmente en mi interior invadió la imagen de aquel niño que soñaba con ser Aviador Militar, quien vibraba al escuchar una marcha militar o al presenciar un desfile y ensordecer bajo el raudo pasaje de una formación de aviones; el mismo que no hace mucho tiempo atrás tomó la determinación de ser un integrante de la Fuerza Aérea.

Luego, al mirar al costado, puedo ver a quienes les debo todo en la vida, quienes ayudaron a hacer posible mi sueño, que me guiaron y apoyaron; hoy como siempre estaban a mi lado, tan emocionados como yo.

Sé que saben sentir este uniforme como si fuera de ellos.

Pero en ese momento, no existen palabras que describan lo que realmente significa el uniforme para quienes viven y sienten la Fuerza Aérea unidos por el espíritu del vuelo. ■

Asp. Juan Garrido

Maniobras

EN la primera semana del mes de julio se llevaron a cabo los Ejercicios de Orden Abierto correspondientes a las Maniobras de invierno de 1991.

El período de Maniobras constituye una faz necesaria en la formación del cadete, modelando su temple y eficiencia profesional de manera que pueda enfrentar con buen juicio y decisión situaciones adversas en condiciones especiales.

Dichos ejercicios se realizaron dentro de los predios del Instituto lo cual requirió una previa preparación consistente en charlas y conferencias explicativas a fin de lograr un máximo aprovechamiento del tiempo disponible y de los conocimientos a aplicar.

A lo largo de los días se suceden las distintas actividades que comprenden la realización de técnicas de: orientación, rápelling (delizamiento de helicópteros), defensa de Aerodromos, marchas, cross, tiro y competencias combinadas.

Las tradicionales Compañías Alfa y Bravo demostraron una vez más estar capacitadas y ser proficientes en el desempeño de dichas actividades.

Cabe acotar la destacada participación del personal de la Brigada de Seguridad Terrestre, y del Grupo de Aviación Nº 5.

Dicho período se cerró con el tradicional fogón y los divertidos sketchs, que satirizan las anécdotas surgidas de dichos ejercicios. Se selló así una etapa más en la vida del cadete.■

Con el amanecer las compañías abren el período de maniobras.





Pasaje comando, una prueba siempre desafiante.



La técnica de deslizamiento desde helicóptero, vértigo y altura.

Siempre hay un instante para inmortalizar esos momentos.

La "vedette" de las maniobras: los pozos de fusileros.

La naturaleza se enfrenta, el cadete la supera.





La práctica es la cuna de la experiencia.



Los efectivos embarcando en la aeronave. La acción les espera.



La búsqueda y el rescate con su prontitud y eficacia también se hacen necesarios.

Un Logro Más

Cad. 1° Ary Fraga

YA caía la tarde, algo fría, evidenciando la llegada del otoño y aumentaba la expectativa del día esperado. La ilusión de recibir el espadín se convirtió en una realidad, finalmente éramos Cadetes de Primer Año, pero aunque lo habíamos logrado, algo nos faltaba, aún no poseíamos ese enorgullecedor símbolo que con tanta ansiedad esperábamos y que tantos ratos le habíamos dedicado conversando, o quizás sólo en pensamiento nos imaginábamos portándolo.

Al amanecer del día siguiente, el espadín era tema de dispersión entre los integrantes de nuestra tanda, solo nos quedaba esperar la hora de la entrega, hasta que finalmente la breve ceremonia se estaba llevando a cabo, resaltaba la alegría de los trece afortunados militares quienes aunque sin perder la marcialidad, reflejado estaba en sus inmóviles rostros el deseo de portar cada uno su espadín.

Múltiples pensamientos surgieron en el breve instante de tomarlo y colocárselo, pero un pensamiento fue común, todos recordamos allí a la pareja que nos creó, nuestros padres, quienes aunque ausentes, a la distancia compartieron nuestros momentos difíciles y también los momentos de júbilo como éste, en el que alcanzamos separados, todo esto que hemos comenzado juntos. Siempre brindándonos su invalorable apoyo, también nuestros "viejos" recibieron espiritualmente el espadín, seguramente se sintieron tan orgullosos como nosotros, también disfrutaron de la desbordante emoción de sus hijos.

En el enorme salón donde se realizó la ceremonia, reinaba gran silencio hasta que abruptamente por momentos se veía quebrantado por el llamado al Cadete, que de inmediato acudía con alguna entendible inhibición. Un momento después, al escuchar las emotivas palabras del Señor Jefe del Cuerpo de Alumnos, nos sentimos regocijados al asimilar que justamente hacia nosotros estaban dirigidas aquellas distinciones verbales, quizás algo adornadas debido a todo lo que significa para un Cadete este momento. También era visible la satisfacción de nuestro antiguo Jefe del Curso Preparatorio, acompañado por los demás señores Oficiales que nos recibieron hace un año, quienes juntos a los clases nos brindaron las instrucciones para nuestra nueva vida.

Cuando finalizó la ceremonia, al retirarse, ya cada uno con su impecable conjunto de espadín y la graciosa e inquieta dragona amarilla, se veía a la tanda mirándose unos a otros, arreglándose algún detalle o simplemente ofreciéndose las felicitaciones.

Era evidente que aquella contagiosa alegría, aumentada por el unánime sentimiento de compañerismo, que tradicionalmente caracteriza a los Cadetes, estaba dirigida a este reciente logro. Les confortaba el prestigio de haber llegado finalmente a otro de los logros de esta carrera, comparable de algún modo a uno de los siguientes pasos: aprobar el Curso de Vuelo.

Hoy recordamos aquel difícil tiempo del año pasado, cuando todo nos parecía lejano, y ahora palpamos como algo tan cercano. Surge el recuerdo de nuestro antiguo mame-

luco azul, el que transpiró junto a nosotros aquel riguroso reclutamiento.

Pero tenemos el incentivo de que en la actualidad ya portamos el codiciano uniforme de paseo completo. Estamos orgullosos; y sentimos que estamos cada vez más próximos al feliz momento en que finalmente nos recibiremos de Oficiales de la Fuerza Aérea.

Cada vez que nos uniformamos, ahora, colocándonos el espadín, nos sentimos más completos, y siempre recordamos aquel antiguo refrán cuyo análisis es simplemente innecesario: "desenváiname con razón y enváiname con honor■



La ilusión de recibir el espadín se convirtió en una realidad.

Prólogo a "El Examen"

Por el Cnel. (Av.) Elbio Firpo

La página siguiente intenta, como es habitual, obtener la preciada recompensa de una sonrisa. Apelamos para ello a la receta de costumbre: memoria, humor y nostalgia.

De nuestra memoria surgen hoy, personajes tan queridos como Pardavilla y Lubeck. Fácilmente identificables con los seres reales que, durante muchos años, fueron ejemplo de caballerosidad y dedicación. Docentes de muchas promociones que hoy recordamos a través de esta anécdota. Orgullo de la E.M.A. que los contó entre lo más selecto de su cuadro de profesores.

Con el humor exageramos situaciones que no necesariamente tienen un trasfondo real, la imaginación del autor es un camino que ni él mismo sabe dónde termina.

La nostalgia es el recurso de quienes nos hacemos viejos y en las arrugas de nuestra memoria recobramos de alguna manera, la frescura de los años jóvenes.

La nostalgia son los amigos. Cadetes de ayer. Cadetes por siempre, como "Ribas", que un día, hace ya veinte años nos dejó la cicatriz de su partida.

En este intento, nada pretendemos decir con aviesas intenciones. Menos aún, ofender con bajas actitudes aprovechando el anonimato relativo de los personajes, la mayor parte de ellos, buenos camaradas y amigos.

¿Que nos burlamos de nosotros mismos? Sí, aceptamos el reproche. Saint-Exupéry escribía: ¿Cómo se dice a los que se ama que se les ama?

Esta, quizas, sea una forma.

El Examen

EL período de "estudio libre" se iniciaba al otro día de la finalización de cursos. Significaba la posibilidad de estudiar en los jardines y salones preparando los exámenes a nuestro libre albedrío y bajo nuestra responsabilidad. Etapa especialmente inquietante para mí ante la proximidad de las pruebas cuyas "vedettes" más cotizadas, eran sin duda, Geometría Analítica y Matemáticas.

Sentado en el banco bajo un frondoso romero, veía pasar las horas con inquietud creciente y al mismo tiempo, con una pasividad que aún hoy me asombra. Acaso persuadido por mi natural inclinación a la humanística, había cerrado toda posibilidad a mi intelecto de prepararse para las ciencias exactas, lo que por otra parte, me daba un inmejorable pretexto para ocultar carencias tan elementales como la resolución de una raíz cuadrada, sin mencionar divisiones y restas.

Ni hablar entonces del cálculo infinitesimal o del trazado de curvas, verdaderos galimatías a los que había definitivamente rehusado enfrentar. Envidiaba el tesón que mis compañeros de promoción ponían en la tarea. Asistía como pasivo espectador al desarrollo de las fórmulas y problemas con que se llenaban los pizarrones. El entusiasmo de mis camaradas me resultaba incomprensible. Ellos por su parte, habían abandonado todo intento por mejorar mis aptitudes, convencidos de que mi cerebro era una "tábula rasa" de férrea consistencia. Los "de la derecha", con promedios que oscilaban entre el nueve y el diez, corrían con total tranquilidad, preocupados únicamente por el lugar que ocuparían en el segundo año de cadetes. Entre sus cálculos no estaba el perder algún examen.

Seguían los esforzados y anónimos mediocres, capitalistas de problemas de años anteriores, libretas de fórmulas y voluntad de lucha. No esperaban resultados extraordinarios ni brillantes, aspiraban salvar la valla rozando con su cuerpo la varilla. Eran los que sacrificaban el "Casino" de la noche por la inhóspita soledad del salón de clase y machacaban sus neuronas hasta más allá del "silencio".

Los "tablones", últimos en la escala, admiradores de los primeros a quienes consultaban como un oráculo, pero sabedores de la distancia que los separaba, solían mezclarse con los segundos. Estos los aceptaban y aumentaban su autoestima practicando con ellos hasta el hartazgo, las mismas fórmulas y ejercicios. En el fondo todos sabían que los "tablones" terminarían su sufrimiento en el aserradero del examen, donde sus cabezas, huecas o muy macizas, rodarían sin contemplaciones.

Mi orgullo me impidió siempre aceptar una ubicación en este "tercer mundo" que me adjudicaban mis compañeros.

— La inteligencia es una media que no se mide por el valor de sus extremos— solía repetir cada vez menos convencido a medida que los aciagos días de los exámenes se aproximaban.

Mientras los "adoquines" se confiaban a los hados para salvar el trance, consideré que mis posibilidades —con hados o sin ellos—, serían prácticamente nulas, por lo que, comencé a preparar un plan para aumentarlas.

El verano se acercaba. La "Plaza de Armas", calvario húmedo de los inviernos de instrucción, se convertía en la "plancha de armas" donde nuestros "Incalcuer" se pegaban a la viscosa superficie y adquirían su persistente aroma que impregnaba dormitorios y salones. Esta estoica práctica sucedía a la hora de la siesta. Sesenta minutos dispuestos por la Dirección para que recuperáramos fuerzas, pero que en realidad, aumentaba nuestro sufrimiento al arrojarnos medio dormidos a la sofocante canícula.

El primer examen a que nos enfrentaríamos sería Geometría Analítica e inmediatamente después Matemáticas.

El temor casi ancestral por los números se veía acentuado por la figura legendaria del coronel Pardavilla, viejo oficial de Ejército apodado entre otros motes, el "Poroto" Pardavilla, atendiendo al evidente parecido de su cabeza con un frijol.

Extremadamente serio y reglamentario era el verdugo oficial de cuanto "tablón" se cruzaba en su camino y al momento de esta narración, sumaban varios. No había nada personal en estas "ejecuciones" que año a año se repetían "matemáticamente". Era algo así como el encargado de mantener el equilibrio ecológico dentro del cuerpo de cadetes apostado al final o al principio del "puente de los burros".

Cumplía su misión mesiánica desapasionada y asépticamente.

Nada de dramas en el momento de la verdad: si sabe salva, si no sabe pierde. Esta "geométrica" línea de conducta lejos de mitigar la sensación de terror que su presencia originaba entre los "tablones", la exacerbaba a extremos inauditos.

Como contrapartida de Pardavilla estaba el coronel Lubeck. Alto y rubio, de ascendencia alemana, Lubeck era no obstante, afable y cariñoso con los cadetes. Al contrario de Pardavilla, quien nunca sonreía, Lubeck lo hacía a menudo. Pero los "adoquines" no se confiaban. La "pareja refrescante", como solían apodarlos, no concebía la carencia del numen matemático y muchas veces lo que el "Poroto" no ejecutaba, lo hacía su escudero.

Dos días antes del examen tenía planificada la forma en que intentaría la gran jugada. Debía en principio poner mi cuello en manos de mis amigos. Eramos todos conscientes que el riesgo era mucho y que el "Poroto" no dudaría un instante en cercenar varias cabezas en lugar de una.

Por otra parte, las "mesas" de Pardevilla se formaban con Lubeck y con secretarios que nunca se destacaban por su bondad o simpatía. Solían comportarse como verdaderos pesquisas en busca del "papelito" acusador o la mirada cómplice. Yo debería esperar a que llegaran a mis manos los problemas resueltos, confiando en que la pequeña red organizada dentro del salón, venciera la dura vigilancia de la "mesa". Por supuesto que "los de la derecha" no formaban parte del complot. De sobra sabía que durante la prueba se harían impermeables a toda súplica que proviniera de los menesterosos mentales, y creo que en el fondo estaban de acuerdo con la política ecológica de Pardavilla. Tampoco ellos concebían la alegría de los "tablones" cuando en un escrito obtenían un seis, menos de diez toda nota les resultaba ofensiva.

Llegado a este punto debo hacer un pequeño paréntesis, disquisición necesaria que una las dos puntas de esta anécdota sin la cual su final sería poco entendible.

Sometidos a la presión del estudio, a la proximidad de los exámenes, al calor, a la instrucción, a la prueba de los 800 metros, a los clases y aun a la petulancia creciente de los cadetes de segundo año, los de primer año vivíamos en una estrecha relación amalgamando inquietudes y esperanzas. Esta presión buscaba escapar de muy distintas maneras, la más de las veces a través del humor y de las bromas más o menos pesadas.

El que yo sostenga que el sentido del humor es una cualidad indispensable del ser humano y que su práctica sea de las más saludables, no implica que esta opinión sea compartida. Aún hoy no obstante, me cuesta concebir personas que no lo tengan.

El cadete Godoy era una de esas personas.

Un día antes del examen, sin que recuerde ahora por qué circunstancia, Godoy estaba al frente de nuestra formación como Sargento de semana, probablemente por delegación de algún cadete de segundo. Formábamos frente al salón de clase con esa displicencia que surge de la ausencia del superior. Charlábamos. De pronto, sobre la Plaza de Armas apareció el Teniente X, oficial de los cursos y verdadero azote de los cadetes. Godoy reaccionó al estímulo ordenando un modulado —¡Guardar silencio!

La orden desató una ola de burlas de las que, lo reconozco, hice uso y abuso. Godoy impedido de actuar por la presencia de X, apretó sus morcillescos dedos sobre el pomo de la bayoneta que llevaba al cinto y masticando las palabras, musitó: —Que te voy a clavar la bayoneta en el pecho... que te voy a clavar...

Nueva andanada de burlas que hicieron que Godoy se pusiera morado de furia y de las que, sin imaginar, el desarrollo que tomarían los acontecimientos, fui único promotor.

Terminado el doméstico incidente, si así puede llamársele, lo olvidé por completo. Me dediqué a repasar los temas orales donde no podría contar con la ayuda de mis compañeros y a recordarles a éstos, con plomiza insistencia, que sin ella era hombre muerto.

Esa noche, a la hora de "casino", víspera del período de exámenes, los "tablones" de todos los años marchaban a "estudio". Se les veía preocupados mientras formaban y llamaban nerviosos a los rezagados, entretenidos con la "Coca y la milhoja". Envidié su empeño e íntimamente me recriminé el fatalismo con que enfrentaba los hechos y la frágil esperanza a la que me aferraba.

Más tarde no pude dormir. Pardavilla se aparecía en el sueño desvelándome con sus jeroglíficas funciones e integrales. Con los ojos abiertos escuchaba el roce de las zapatillas de los cuarteleros sobre las baldosas. Cada tanto el golpe metálico de la bayoneta contra la silla, marcaba el paso de la noche.

Escuché los relevos y la frase que se musitaba casi al oído —es la hora— mientras se despertaba al "entrante" con un zamarreo de hombros.

El día amaneció esplendoroso. Cantaba la chicharra anunciando otra jornada de calor. Se cortaba el pasto, se pintaban paredes y árboles.

La Escuela se vestía de verano. Desde temprano los T-6 "roncaban" en la línea.

A paso ligero marchamos a los salones. Ubicados frente a nuestros escritorios esperamos que se hicieran las ocho de la mañana. Nos asomábamos a la puerta esperando descubrir la llegada del "Poroto" desde el edificio del Comando.

—¡Ahí vienen!— gritó alguien.

Sentí que se aceleraba mi ritmo

cardíaco y un nerviosismo general se apoderó de todos.

—¡Atención!— el "Poroto" y su séquito hicieron su aparición. Lubeck y el Teniente X, el Secretario, flanqueaban al "verdugo" con rostros circunspectos.

Por disposición de Pardavilla nos cambiaron de lugar. Aunque esperaba esa maniobra, me sorprendió que por su expresa orden se me colocara en el último lugar, sin ningún escritorio a mis costados. La "operación" se vería sustancialmente complicada. El rescate quedaba reducido a una sola vía de aproximación: a través de quien se sentara delante de mí.

No reparé entonces que el cadete Godoy ocupaba ese lugar.

Las admoniciones corrieron a cargo del Teniente X con su mejor rostro de carcelero. Disfrutaba infundiéndonos el terror de lo que nos pasaría en caso de copiar.

Pardavilla nos miraba impávido. Asintió cuando X dio por terminada su "operación sicológica" como dando su conformidad por la actuación de su secretario.

Después dio comienzo el examen.

Puestos los ejercicios y la función a ser resuelta, "los de la derecha" mostraron su regocijo y se intercambiaron miradas "sobradoras". Pan comido para los eruditos de la clase. Para el "pelotón" la cosa sería más gemida. Por mi parte, si un chino hubiera llenado el pizarrón con frases en su idioma, el resultado, desde el punto de vista del estímulo cerebral, no habría cambiado.

Desde mi atalaya de ignorancia hice mía la frase: *quien nada sabe, nada teme.*

La primera parte de mi estrategia consistía en esperar. Darle tiempo a que mis compañeros resolvieran los ejercicios y después veríamos.

El tiempo pasaba lentamente mientras llenaba mi hoja con funciones y operaciones absurdas. No había que levantar la sospecha del Teniente X quien se paseaba, para colmo de males, entre los escritorios mirando nuestro trabajo como si entendiera.

La primera hora fue de un absoluto silencio.

Mis compañeros se esforzaban. Pérez agitaba su mechón rubio al tope de sus "revoluciones". Plonkis garabateaba ganchos increíbles escondiendo la cabeza entre sus largos brazos. Yo esperaba por Fortunatti. Confiaba en mi amigo que, sentado contra la pared, se afanaba tanto en la tarea, como en unir sus fosas nasales, con los labios, en un movimiento mecánico que la preocupación acentuaba. De mi cordón umbilical con la salvación, Godoy, veía sus puntiagudas orejas sobresaliendo de su pequeña cabeza.

De pronto, la primera señal. Ribas había terminado. Nunca una mirada tuvo tanto valor para mí. ¡Inolvidable Ribas! Fornido y lampiño, siempre dispuesto a dar una mano. Fortunatti por su lado se las ingenió para avisarme que estaba pronto a pasarme los problemas. Sólo faltaba la oportunidad.

El Teniente X no descansaba en su celoso control. Pardavilla tomaba café con Lubeck. "Los de la derecha" comenzaban a entregar. El "Negro" Piñeyrúa, impertérrito, parecía resolver los ejercicios sin problemas, incluso coloreaba las funciones.

Faltando cuarenta minutos para finalizar el escrito se presentó la oportunidad.

—¡Teléfono para el Teniente X!— anunció el ordenanza. En esa fracción de segundo en que Pardavilla concedía la autorización para que X atendiera, en tanto Lubeck se levantaba para sustituirlo en el control de la clase, dos diminutos papeles en forma de bolita trazaban un semicírculo en el aire y se posaban en el escritorio de Godoy. Los pulgares de Fortunatti y Ribas, me hicieron una escondida señal de éxito. Todo iba saliendo bien. Había, no obstante que apresurarse antes que X regresara. Lubeck ejercía un control mucho menos severo y se distraía a menudo.

A todo esto, Godoy, recuperado de la sorpresa inicial ante la llegada de los "proyectiles", los fue desplegando con absoluta impunidad, dado que los minúsculos papeles desaparecían, prácticamente, entre sus fantásticos "dátiles". Posteriormente vi que comparaba su propia labor con lo recibido "vía aérea" y corregía su trabajo.

Comencé a ponerme nervioso. X podía regresar en cualquier momento y su "gestápica" tarea tornaría nulos los esfuerzos realizados. Fortunatti y Rivas enviaban coléricas miradas a Godoy presionando para que me entregara la vital información.

Finalmente, acercó su cabeza al escritorio de tal manera de no ser visto por Lubeck y girándola clavó sus ojos en los míos. Supongo que el dueño de "Malevo", el célebre poema de Osiris Rodríguez Castillo, debió sentir lo mismo que yo cuando dice casi al final de la obra:

"... y en las brasas de sus ojos
se habían quemado los recuerdos..."

Después, lentamente, muy lentamente, puso en su boca, uno por uno, los preciados "papelitos". Los vi desaparecer entre sus colmillos lobunos y amarillentos. Junto con ellos, mientras los masticaba, desaparecían mis últimas esperanzas. Una mueca "giocondesca" acompañó sus movimientos de glotis mientras tragaba.

Supe entonces que estaba equivocado. Godoy no carecía de humor, poseía una sorpresiva y profunda veta de humor negro.

El Teniente X hizo su aparición. Lubeck se sentó.

El control policíaco fue restablecido.

No tardé en entregar. Todo nuevo intento era imposible. Mi postrer pensamiento fue calcular a qué altura del organismo de Godoy se estarían deshaciendo mis ilusiones.

Pardavilla mantuvo sus porcentajes habituales. Bajó el hacha sobre el cuello de tres "tablones" cuyas cabezas rodaron en noviembre. El "Negro" Piñeyrúa, cuyas funciones en "technicolor" de nada le sirvieron. Romero, quien había confiado en sus débiles neuronas y quien escribe, cuyo exceso de humor se convirtió en lápida.

En febrero, Pardavilla jugó con ventaja. Colocó los "adoquines" uno en cada extremo del salón formando un triángulo del que yo ocupaba su vértice más alejado.

Después, con impoluta elegancia, nos degolló por segunda vez. El "Negro" Piñeyrúa salvó el trance pero bastante chamuscado. Romero ejerce hoy la digna profesión de odontólogo, y yo, repetidor penitente, ocupé sin chistar mi lugar entre las "piedras". ■

Día del Cuerpo de Alumnos, Reseña Histórica

A medida que transcurre el tiempo, la Aviación Militar fue avanzando y ampliando sus horizontes y en 1935 se sanciona la ley de los Cuadros, por la que se crea el Escalafón de Aeronáutica como quinta Arma del Ejército, cambiándose en el mismo año la denominación de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Años más tarde, el 20 de noviembre de 1937 se traslada a su actual ubicación, y el Aeródromo que perteneciera anteriormente a la compañía Aero-Postal (Air France), pasa a denominarse "Aeródromo Militar General Artigas", en homenaje al Prócer de nuestra nación.

Finalmente el 26 de abril de 1948, de acuerdo a lo dispuesto en el Decreto del Ministerio de Defensa Nacional N° 11.438, el Curso de Cadetes de Aeronáutica, que funcionaba desde el año 1941 en la Escuela Militar, se traslada a la Escuela Militar de Aeronáutica, así como también el personal y material necesario para atender los requerimientos para la formación integral de los futuros Oficiales de la Fuerza Aérea.

Un año más tarde se completa el Cuerpo de Alumnos, al ingresar el primer contingente de Alumnos provenientes del medio civil e integrarse al Curso Preparatorio.

De aquí en más, todos los 26 de abril se conmemora el Día del Cuerpo de Alumnos, teniendo el Instituto la responsabilidad primordial de la formación de Oficiales de la Fuerza Aérea capacitándolos ética, militar e intelectualmente.

Poco a poco y no excento de sacrificios, la Escuela Militar de Aeronáutica ha ido cimentando su actual estructura, forjando en sus aulas como desde sus albores, hombres que luchan en la Paz por una Patria Soberana. ■

Cad. 2° (AV) A. Pereira

26 de Abril de 1991

HACE 42 años un grupo de jóvenes que perseguían la "locura de volar", pasaban a formar parte del entonces recientemente creado Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica.

A partir de entonces se celebra el 26 de Abril como día del Cuerpo de Alumnos.

Año tras año éste día lo vivimos con profunda intensidad, desde el saludo a Diana ("En el día del Cuerpo de Alumnos, Buenos Días"), en donde ya empezamos a respirar un aire de inquietud por lo que se avecina.

En los salones de clase se comenta sobre la competencia intertandas que iba a enmarcar dicha celebración.

Cerca del mediodía, en los cursos, todos se apresuraban a vestirse con ropa de gimnasia para medirse en la justa deportiva, que a todos nos apasiona: el Fútbol.

Cada año se sacó la foto posando ufano como si se tratara de un equipo profesional.

Pitazo inicial, comienzan los partidos y demostrando entusiasmo y espíritu deportivo se logran los títulos en base a los resultados.

Primer puesto: Agresores 88.
Segundo puesto: Argos 89.
Tercer puesto: Dragones del Aire 90.
Cuarto puesto: Teros 91.

Momentos más tarde en el Casino de Alumnos se celebró un almuerzo de Camaradería donde se otorgó el trofeo al campeón del torneo y escuetamente se hizo una referencia al sentido histórico de la fecha como homenaje a quienes desde este mismo lugar los precedieron.

La jornada continuó con una tarde de recreación y esparcimiento en camaradería donde se pudo observar el "talento" de algunos integrantes del Cuerpo de Alumnos para las "artes musicales" y el "canto". ■



Agresores 88.



Argos 89.



Dragones del Aire 90.



Teros 91

Un día en la Escuela Militar de Aeronáutica

CAE la noche en nuestra Escuela. Este fue el día más especial de mi vida y por eso escribo estas líneas mientras todos duermen, deseo conservar para siempre la alegría que hoy siento. Hoy, por fin, pude sentir en mis propias manos la fuerza del viento y observar la belleza de mi Patria desde lo alto, como las águilas.

Cuánto ha pasado desde que comenzó a nacer en mí la idea de convertirme en piloto! Cuánto tiempo ha pasado desde aquellos días, en que me preparaba a dar el paso más grande de mi vida, entrar en esta Escuela.

Sin duda fue la prueba más importante que he afrontado, y la más sacrificada también, por eso me siento orgulloso de haberla superado.

Recuerdo cuando le dije a mi padre que quería ser Piloto Militar, su expresión mezcla de extrañeza, de temor, pero de apoyo sincero. Y fue allí que comencé mi vida en realidad.

Día tras día me preparé con afán para llegar a ser admitido, tuve que estudiar y capacitarme en todo lo que se exigía. Me esforcé hasta el límite, hasta que un caluroso día de enero mi nombre pasó a integrar la lista de postulantes que habían obtenido becas. Es difícil decir lo que sentí en ese momento, lo había logrado, era un alumno de la Escuela Militar de Aeronáutica, ahora tenía que demostrar que llegaría a ser motivo de orgullo para ella, para mi País y mis padres.

El programa de reclutamiento fue muy duro. Se trata allí de homogeneizar al grupo de aspirantes en cuanto a su condición física y militar, puesto que muchos de nosotros al entrar carecíamos de toda instrucción de este tipo.

Este período es el que el cadete no olvida nunca. Uno se levanta muy temprano, cuando el sol aún no ha despuntado y es apresurado por sus superiores que no cesan de advertirle sus deberes y sus faltas: "LLAMADA, LEVANTENSE ASPIRANTES, ESA CAMA ESTA MAL TENDIDA, NO SABE AFEITARSE..."

Así comienza un día en el reclutamiento. Es tanto lo que debemos corregir, lo que debemos aprender y tan rápido que a veces perdemos el control y nos invade el deseo de abandonarlo todo.

Pero aquí surge lo más importante: la amistad, el apoyo de los compañeros. Si uno tropieza, muchas manos lo sostienen, porque todos pasamos por las mismas pruebas, todos sufrimos, reímos y lloramos juntos. Queremos ser los mejores y por ello los más unidos.

Un día todos los cadetes del último año nos felicitaron: ya no éramos reclutas, habíamos pasado a ser los nuevos aspirantes, la semilla de los futuros Oficiales.

Nos adaptamos poco a poco, comenzamos a cumplir con los servicios y a sentirnos parte del Cuerpo de Alumnos...

En las guardias, cuando cae enteramente la noche, el clima nocturno no es muy propicio, pero nuestros cuerpos están acostumbrados, la naturaleza no nos doblega, permanecemos cada uno en nuestros puestos asignados, sabiendo que estamos allí y por qué lo hacemos.

Parece que el tiempo fuera inmóvil, que los relojes se hubieran trabado, y es la noche con sus tonos de gris y negro, que nos da una apariencia extraña.

Pero las horas pasan y llega el momento en el cual se empieza a divisar la gama de los

colores, ya el ruido de los motores de nuestros aviones retumban en el cielo, no ha amanecido aún y la actividad ya ha comenzado. Los cadetes se levantan y se preparan para una nueva jornada con nuevas expectativas, con nuevos bríos, aunque aún la noche aplasta nuestra Escuela.

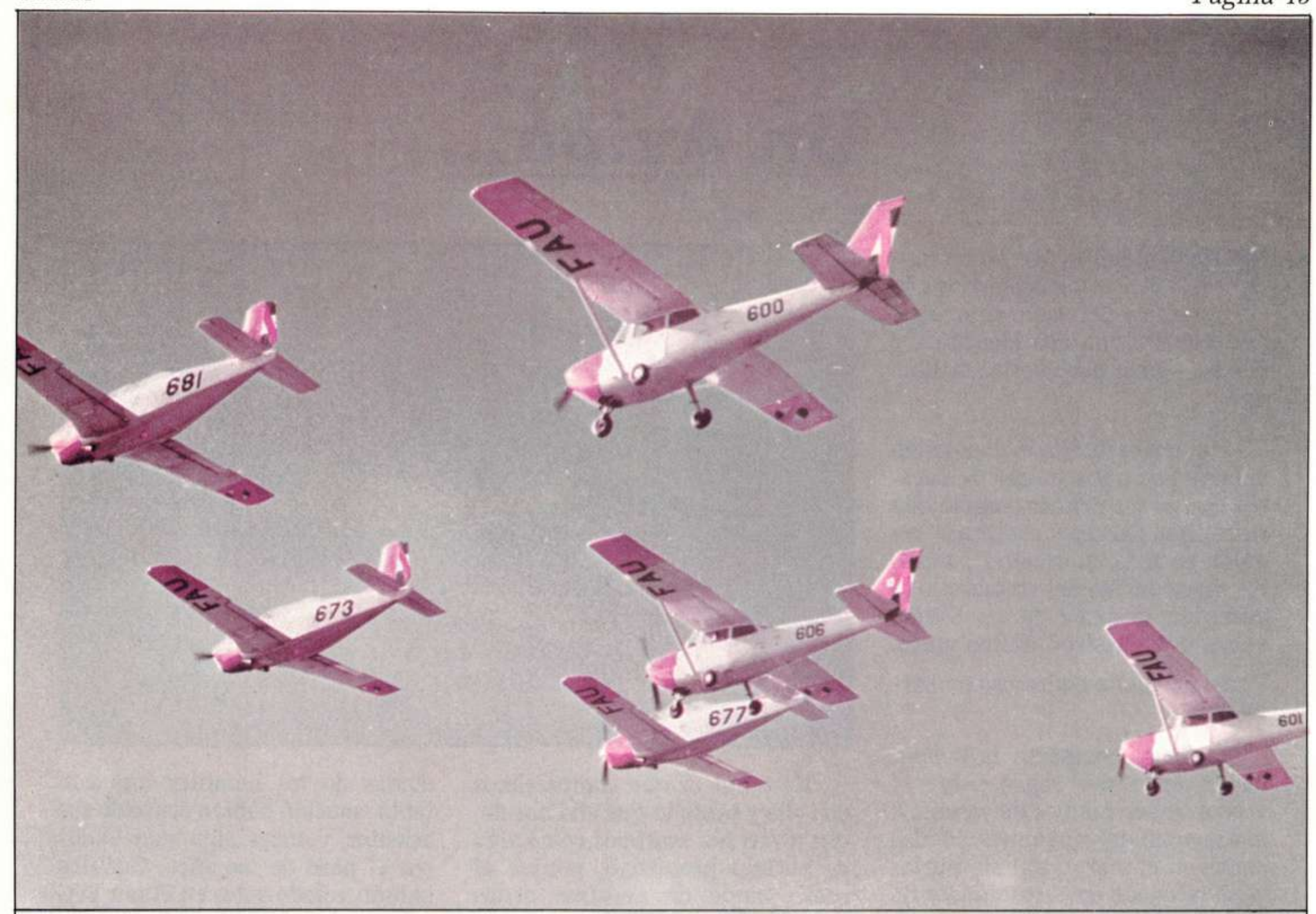
El alba se ofrece en su mayor plenitud, aparece la pista, los aviones prontos para su uso, el hangar con sus técnicos, la torre de control con sus tradicionales colores rojo y blanco, los alojamientos; y es esta Escuela la que otra vez abre sus ojos al mundo. A un mundo en el cual se establecen disputas entre países, luchas entre hombres de una misma sociedad y aquí en nuestro país empieza otra vez una jornada de trabajo, de instrucción para nosotros.

De lejos se oyen los golpes de los pies en el piso, y se ve una perfecta formación que va entrando a la Plaza de Armas. Para desconformidad de muchos, ha llegado la hora de hacer Instrucción Militar Práctica. Y sólo nosotros sabemos cuánto envuelve esta actividad, que para quien apenas la ve en algún desfile, puede parecerle fácil, pues no sabe cuánto tiempo y esfuerzo debemos dedicar para que todo salga bien a la hora de demostrar.

Mientras marchamos, los minutos parecen hacerse más largos, y a medida que el cansancio va aumentando, parece que la concentración va disminuyendo, lo que trae aparejado quizás la pérdida de una licencia.

Pero todo tiene su premio y el pequeño o el gran aplauso recibido en las calles al desfilar, constituye un gran aliciente. Se siente el orgullo de ser uno de los pocos aptos





para desfilar frente a las autoridades y al público en general.

Es un gran honor el poder vestir el uniforme de parada, y constituye una satisfacción el ser felicitados por una buena actuación de la compañía de desfile.

En tanto la preparación física es variada, realizamos ejercicios de calentamiento, deportes (fútbol, basquetbol y voleibol), atletismo o ejercicios de habilidad, agilidad y destreza que nos ayudan a aumentar la capacidad de coordinación.

Arribando al mediodía pasamos a almorzar luego de que se entregan novedades al Oficial encargado de la disciplina y el orden y luego concurrimos al Casino de Alumnos para disfrutar de un momento de dispersión.

En la tarde, las aulas nos esperan para asistir a las clases curriculares con materias de formación militar o cultura general, así como también recibir algún visitante o experto que brinde una conferencia.

Las horas han pasado y nuevamente la oscuridad pasa a ser una extraña monotonía, el dinamismo típico del día es aplacado una vez más.

El día culmina y la actividad fue realizada con el mayor entusiasmo y dedicación, por eso estamos aquí, porque somos y seremos integrantes de la eterna AVIACION HEROICA ■

Cad. 1 A Garófali
" 1 A. Fraga
" 1 N. Ramírez
" 1 P. Pisani

Un Avión...

TODOS aquellos que de un modo u otro estamos ligados a la práctica del vuelo compartimos aquello que nos identifica y que es el amor por nuestra máquina.

Hablamos de ella incluso como si fuera una parte misma de nuestro cuerpo y sufrimos cuando ella sufre; nos paramos a mirarla erguida en toda su esbeltez cuando los rayos del sol del crepúsculo la acarician después de su último vuelo, de "nuestro" último vuelo.

Porque con ella podemos compartir cosas.

Podemos compartir la belleza de un amanecer rojizo sobre el verdor de los campos de verano, o la suavidad del movimiento de las ondas en el mar, o el halo misterioso reflejado en el resplandor de las luces de un pequeño pueblo en la noche oscura...

Pero más que eso, podemos compartir estados de ánimo, porque en cada uno de los vuelos buscamos no sólo la velocidad, el vértigo, el poder, sino algo mucho más importante; buscamos la paz, la belleza, la perfección.

Y es por eso, al caer la tarde cuando vuelvo de mi último vuelo, me quedo un largo rato observándola en cada uno de sus detalles; su cabina angosta en la que tantas veces me he hallado luchando contra el viento; sus superficies pulidas que para el profesor de aerodinámica son números y ecuaciones, pero cuya fuerza yo siento en mis manos todos los días; su hélice brillante, poderosa; su timón estilizado; sus alas con escuadras.



Es tanto lo que compartimos con ella y tanto lo que ella nos da, que a veces la sentimos como algo de nuestra propiedad, porque al suave toque de nuestros dedos dejará el suelo con un pequeño salto, ese salto que a los aviadores nos hace vivir.

En realidad, ella no es propiedad de nadie, nosotros le pertenecemos, porque todos los que en ella hemos volado sabemos que tienen una parte de nuestras vidas, bellos momentos que siempre recordaremos y que nunca se perderán.

Y me he detenido a pensar que un avión es un enorme depósito de sentimientos, de recuerdos y de enseñanzas de mucha gente.

Es con este espíritu, que al observar los restos del que fue un día el T-6 número 341 de nuestra Fuerza Aérea, allí en la Brigada Aérea I, y castigado día a día, noche a noche por las inclemencias del tiempo, me pregunto si se perdería todo aquello, aquel precioso depósito de experiencias humanas de los hombres que con tanta emoción habían ocupado sus asientos, y ahora algo manchados por el paso de los años. Cuántos habrán volado solos en él por primera vez, cuántos habrán tratado de sentir la fuerza del viento corriendo su pesada cúpula de vidrio!...

Y cuántos habrán llorado la muerte de un amigo, de un compañero de armas que quiso el destino nunca más volviera a sentir el sordo chirriar de las ruedas al volver a casa.

Si cada uno de ellos que alguna vez volaron este Número 341, u otros aviones de la Fuerza Aérea nos hicieran quizás alguna anécdota, podríamos publicar en el próximo número de esta revista las historias de quienes con su mano enguantada le dieron vida al motor con un rugido, para que no veamos más viejos esqueletos oxidados sino la madurez de alguien que nos enseñó no sólo a volar sino a sentir lo que es vivir... ■

Pablo Pisani

Antoine de Saint-Exupéry

CUANDO pensamos en un título para encabezar esta sección de la revista llegamos a la conclusión de que resultaba suficiente la sola mención del nombre de este personaje, que introdujo la sensibilidad del hombre del aire en el ámbito de la literatura mundial.

Cabe mencionar que hace 61 años nuestro aeródromo en Pando recibía la visita del ilustre piloto. Este llegaba a Uruguay transportando a unos viajeros argentinos desde la ciudad de Buenos Aires, quienes arribaban para presenciar la final del Campeonato Mundial de Fútbol de 1930, del cual fuimos sede.

Su apasionada vida y su misteriosa desaparición abrieron las puertas para que el mito de Antoine de Saint-Exupéry siga sobrevolando por siempre en el alma de cada aviador, de cada hombre.

Esta nota extraída de la revista francesa Air Actu N° 426 (11/89) y traducida gentilmente por el Sr. Francisco Pacheco Carve, ilustra en forma magnífica la historia de un hombre que asocia el vuelo a la leyenda.

Antoine de Saint-Exupéry nació en Lyon el 29 de junio de 1900. Su infancia se desarrolla entre el Castillo de La Mole en el Var y el Castillo de Saint-Maurice de Rémens cerca de Ambérieu en Bugey. Es allí, donde su madre se instala luego de la muerte de su esposo en 1904. Es bondadosa y muy solícita con sus cinco hijos.

Del colegio al servicio militar

A los nueve años Antoine es enviado junto con su hermano François al Colegio Saint-Croix de Mans donde vive su tía Marguerite. Llama la atención por su nariz respingona y por su mirada extraña dirigida al cielo, sus compañeros lo apodan "Pique la lune". El se rebela contra ese apodo. Es quizás pensando en él que escribirá luego que: "La ironía es del peor alumno".

A fines de julio de 1912, tiene ocasión de recibir su bautismo del aire en Ambérieu en Bugey piloteando un Berthaud Wroblewskj.

Al comienzo de la guerra de 1914, su madre, que posee un diploma de enfermera, toma la dirección de la ambulancia de la estación de Ambérieu. Pone a sus hijos varones en el Colegio de Mongre en Ville Franche-sur-Saône. Poco afortunados, no se quedan allí más que un trimestre y pasan a vivir en la villa Saint-Jean de Friburgo en Suiza.

Alumno a la vez estudioso, turbulento, distraído y desordenado, Antoine de Saint-Exupéry salva con éxito sus dos bachilleratos, y en 1917 llega a París, concurre al liceo Saint-Luis y luego al colegio Bossuet. Sigue el curso especial de matemática con vistas de presentarse al examen de la Escuela Naval.

Por primera vez, se siente solo, este cambio de vida le agrada poco. Habituado al lujo y al afecto, vive ahora en una modesta habitación de



una pensión y frecuenta los pequeños restaurantes.

A pesar de la benévola presencia de su tía Anais y de sus amigos, tiene necesidad de calor humano, extraña el ambiente familiar y la presencia de su madre a la cual escribe desesperadas cartas.

No tuvo éxito en el oral del examen de la Escuela Naval. Este fracaso será el punto de partida de una nueva orientación.

Después de un año de estudios en la Escuela de Bellas Artes, es llamado al servicio militar el 2 de abril de 1921 y es afectado al Segundo Regimiento de Aviación de Estrasburgo. En tanto, como "personal de tierra", el único medio para él de poder volar rápido, es obtener el título de piloto civil y convertirlo seguidamente, mediante perfeccionamientos, en título de piloto militar. Afortunadamente su madre le dará el dinero suficiente para seguir este entrenamiento.

El 9 de julio de 1921 a Saint-Exupéry le dejan volar en un biplano Sopwith F CTEE en Estrasburgo; su pasión se vuelve creciente. El 23 de diciembre del mismo año recibe el título de piloto militar. Es promovido a Sub-Teniente de reserva el 10 de octubre de 1922 y elige el 34° R. A. de Bourget.

El 5 de julio de 1926 obtiene su título de piloto de transporte. Pero el servicio militar llega a su fin, y al mismo tiempo el vuelo.

Mientras aguarda otra oportunidad para volar, entra en los negocios, pero ese no es su camino: "me va como un traje de cola", escribe él. Piensa sin cesar en el avión.

Compañía Latécoère

Un día de otoño de 1926 se presenta en el aeródromo de Montaudran al director de explotación de líneas Latécoère, Didier Daurat. Es un jefe temible y temido, que impone una disciplina implacable. Le inspirará el personaje de "Rivière", el héroe de "Vuelo Nocturno".

Didier Daurat recibe a Saint-Exupéry como a todos los demás, el rostro impasible y la mirada inquisitiva.

—"Señor, quisiera especialmente volar".
—"Hará como todos los demás, seguirá la fila".

Eso consiste en trabajar en un hangar limpiando cilindros, en empapar sus manos en el aceite de limpieza. Saint-Exupéry acepta sin decir nada, incluso con una alegría interior. En unos meses, se convirtió como lo escribiría en "Tierra de los Hombres", en "un compañero más de un equipo anónimo".

Es en compañía de Guillaumet que realiza su primer vuelo de la línea al mando de un Breguet 14A2. Después de numerosas misiones sobre España y en Africa del Norte, es finalmente consagrado piloto de línea.

Lo que atrae a Saint-Exupéry en el correo aéreo, es la fe que anima a quienes trabajan en la línea, tanto de la tripulación como de los mecánicos, y su dedicación sin límites.

El 19 de octubre de 1927, es nombrado jefe de escala en Cabo Juby, puesto perdido en el medio del desierto.

Vive en una pequeña casa en compañía de tres mecánicos, un mono y un camaleón. Es feliz

con esta vida monástica. Las cartas enviadas a su madre lo atestiguan: "no tengo necesidad de nada".

Vuela a socorrer a sus compañeros averiados en el desierto, a la merced de la insolación, de la sed, o del guerrero moro. Ellos se sienten seguros al saber que Saint-Exupéry estará pronto para socorrerlos. Es allí que, en las tardes escribe su primera novela "Correo del Sur".

Después de dos años en Cabo Juby, es nombrado director de la "Aéroposta Argentina". Se instala en Buenos Aires; el cambio es total. Lleva una vida fácil, recibe un trato de rey. Pero empieza a ahogarse en esa ciudad. Saint-Exupéry necesita para realizarse de un cierto sufrimiento: "sólo serás contra lo que resiste" (Citadelle).

Por suerte, continúa volando. Parte especialmente en búsqueda de Guillaumet, perdido en los parajes de Laguna Diamante. Volar no es sólo pilotear y unir las ciudades por el aire; es también meditar acerca del hombre y la condición humana.

Escribe entonces ciertos capítulos de "Tierra de los Hombres", fruto de largas meditaciones del piloto sobre los hombres que ha dejado atrás. "Vuelo Nocturno" nace en América del Sur.

Regreso a Francia

"L'Aéropostale" era el nombre que había sustituido a la línea Latécoère, tiene graves dificultades financieras y es puesta en liquidación judicial. Didier Daurat es despedido y por solidaridad Saint-Exupéry decide renunciar a su puesto en América del Sur y pide una licencia.

Quiere consagrarse enteramente a la literatura, pero pronto se da cuenta de que su vocación de escritor está ligada estrechamente a su vocación de aviador. Tiene necesidad del avión, instrumento tan indispensable como el bolígrafo.

En 1935, intenta con un Caudron Simoun unir París y Saigón y establecer un nuevo récord; pero el raíd termina el 29 de diciembre en plena noche en el desierto de Libia y será traído de vuelta por una caravana.

Con el reembolso del seguro adquiere pronto un avión del mismo tipo. Efectúa un tour por Africa, pero ese paseo sin historia, lo satisface a medias. En 1938, quiere intentar unir por los aires Nueva York con Tierra del Fuego. Mediante este raíd, parece que Saint-Exupéry quisiera evadirse. Desgraciadamente, un accidente en el despegue en Guatemala interrumpe este proyecto. Por otra parte, de 1937 a 1940 y aunque no tuviera una formación técnica muy importante, Saint-Exupéry registra un cierto número de patentes de invención. Es él, entre otros, el que concibe el primer medidor de distancias del mundo.

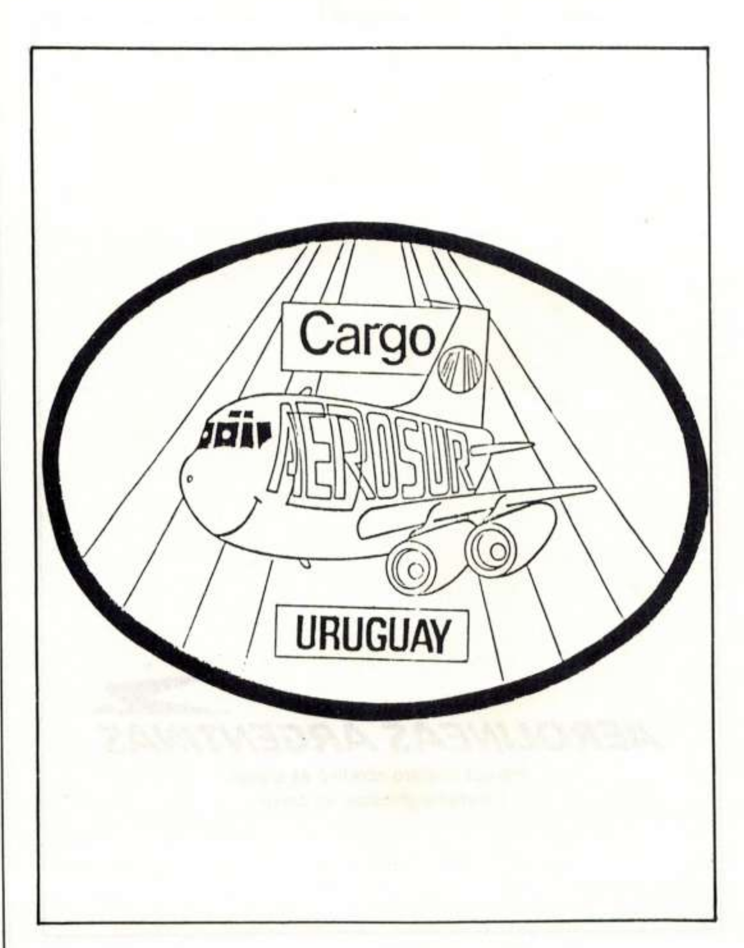
"Tierra de los hombres" aparece en febrero de 1939. Es el balance de una experiencia. Saint-Exupéry, en sus vivencias con sus semejantes se ha dado cuenta de la creciente complejidad de nuestro mundo. La academia francesa galardona este libro tres meses más tarde. Luego de un viaje a Alemania, vuelve inquieto y sin ilusión por el futuro.

Comienzo de la guerra

Saint-Exupéry va a participar de la guerra, a

pesar de la estupidez y horror que él había adivinado en ella, se niega a quedar al margen, quiere participar.

El 26 de noviembre de 1939, es destinado al Grupo de reconocimiento estratégico 2/33 formado por dos escuadrillas: "El Hacha" y "La Gaviota del Rin". Desde el comienzo está fascinado por el ambiente que reina en ellos. Hasta su desaparición admirará la manera como sus compañeros de armas llevan a cabo su deber, con firmeza, sin ostentación. La aviación de reconocimiento es menos conocida que la de caza o la de bombardero. Sin embargo, su tarea en 1939, y sobre todo en 1940, no es menos difícil ni menos riesgosa que las otras: ejecutar una misión a baja altura bajo el nutrido y mortífero fuego de los cazas de la Luftwaffe o de la Flak enemiga, con un Bloch 174, pone de manifiesto el sacrificio que ella supone. La campaña de Francia deja al Grupo 2/33 casi exangüe con la pérdida de 17 tripulantes sobre 23 en tres semanas. Los que sobreviven pasan a Túnez el 20 de junio de 1940.



Saint-Exupéry está entre ellos. La experiencia que acaba de extraer le permite escribir "Piloto de Guerra", relato de una misión a alta y baja altitud por encima de Auras.

Este libro, además de una interesante descripción de la sicología del piloto durante el combate, luchando casi instintivamente por la supervivencia de su avión y por lo tanto de la suya propia, sustenta una idea: lo que guía al piloto y a su tripulación, es el sentido del deber, el patriotismo, pero también, y sobre todo el sentimiento de pertenecer a un grupo. La idea no es nueva en "Saint-Ex", ya la ha desarrollado en "Vuelo Nocturno".

Pero la experiencia de la guerra le confiere una nueva dimensión. Para este escritor que privilegia la amistad y el honor del trabajo efectuado en común, pertenecer al 2/33 es capital. Aunque después del armisticio de junio de 1940, parte hacia los Estados Unidos, no cejará hasta que, desde el desembarco norteamericano en Africa del Norte el 8 de noviembre de 1942, vuelva a luchar en el seno de ese grupo del que dijo: "el 2/33 es mi casa".

"El Principito" nace en los Estados Unidos. Será inmortal como el genio de Saint-Exupéry.

Vuelta a la escuadrilla

Saint-Exupéry vuelve al 2/33 el 5 de mayo de 1943.

El grupo, entonces con base en Marsa, cerca de Túnez, está equipado con el F5G Lightning.

Para este escritor que quería testimoniar y participar directamente, era un imperativo absoluto: "Hago la guerra o me callo la boca" le escribe a un diplomático norteamericano. Desgraciadamente su alegría es de corta duración. Al comenzar el mes de agosto después de un incidente al aterrizar, los norteamericanos le prohiben volar.

Comienza así para él un período difícil en el cual multiplica sus pedidos con tal de poder volar nuevamente en el seno de la escuadrilla "El Hacha".

El 8 de diciembre de 1943 la escuadrilla alcanza San Severo en Italia y hay que esperar al 15 de mayo de 1944 para que Saint-Exupéry obtenga del General Eakers la autorización para

volar en la nueva versión del F5G Lightning. El 31 de julio de 1944 parte en una misión de reconocimiento a alta altitud sobre la región de Grenoble-Ambérieu-Annecy. No volvería.

Desaparecido en el mar o desintegrado en el cielo, abatido por el enemigo o víctima de su propio avión, el debate no ha terminado aún. Esta incertidumbre no hace más que aumentar la fascinación que ha ejercido este escritor sobre todos aquellos que lo han conocido personalmente o a través de sus libros. Su pérdida es dolorosamente sentida por el 2/33, por la aviación y el mundo de las letras.

Ambérieu o el nacimiento de un destino

Los biógrafos de Saint-Exupéry habían pensado hasta ese momento que era Jules Védrines el que había llevado por primera vez al joven Antoine a volar.

Alfred Thenoz quien fuera mecánico en Ambérieu, antes de 1914 lo desmiente. Después de las pruebas que ofreció a la revista "Icare", cuenta cómo el pequeño Antoine pudo finalmente volar por primera vez.

En 1912, Saint-Exupéry estaba de vacaciones en Saint-Maurice-de-Remens en la casa de la condesa de Tricaux, tía de la madre de Saint-Exupéry. Venía a menudo en bicicleta con su hermano menor a visitarnos en el hangar del terreno. No era el único niño en hacerlo. Pero él se interesaba de todo.

Había que explicarle todo. "¿Y esto qué es...? ¿Por qué es así?"

Quería aprender y se me acercaba porque yo era del pueblo. Hubiese querido volar, pero su madre no quería. Ella por su parte venía algunas veces cuando hacía buen tiempo cerca del terreno con su carreta de caballos.

Un día de julio de 1912, un día espléndido, Antoine llega gritando: "¡Sabe, mamá me autorizó a hacer mi primer vuelo!". Yo le digo: "¿Es cierto, no es mentira?" "Sí, le aseguro Señor, sí, sí, me autorizó".

Digo pues: "Hay que hacerle el gusto a este muchacho". Y volviéndome hacia Gabriel Salvez, agrego: "Hazle dar una vuelta de terreno". Gabriel Salvez dio dos vueltas por encima del pequeño aeródromo a baja altitud, con un tiempo calmo y bueno.

Había que ver a este pequeño cuando descendió: estaba radiante. Alfred Thenoz, que tenía unos veinte años en esa época, quedó conmovido. "Tuve la impresión de no sé qué... la impresión de que un destino acababa de nacer, luego volvió varias veces".

Esta primera experiencia de vuelo había inspirado al joven Antoine un poema, que como nos lo cuentan sus biógrafos, nunca fue encontrado. Un poema que seguramente contendría la verdad en el sentido de que, ya sea con Jules Védrines o Gabriel Salvez, había suscitado una vocación en Antoine de Saint-Exupéry.

En todo caso, Ambérieu confirmaba nuevamente su vocación de pueblo formador de grandes pilotos. ■

(Diario de la Base de Ambérieu)

La Familia

QUIZAS el tener que luchar durante cuatro largos años, para alcanzar nuestra meta final, la de ser aviador nos enseña a valorar todas las cosas que nos dan las fuerzas para dicha consecución.

La familia es sin duda el apoyo fundamental en que nos basamos para alcanzar ese objetivo, es a nuestra familia a la cual quizás le quitábamos importancia en algún momento, pero que hoy la sabemos valorar ponderando las distancias y la lejanía.

Momentos, que quizás se tomaban rutinarios como la cena familiar, se tornan hoy en envidiables sucesos. Pero nuestras vidas han cambiado, nuestros padres extrañan nuestros caprichos y la solución a los problemas están en nuestras manos; ahora debemos ser hombres y mirar hacia el futuro, enfrentándolo cara a cara.

El camino que iniciamos aquel febrero caluroso, guardando en nuestras maletas toda la ilusión y dejando atrás aquella dulce mirada maternal, que acunó el sueño infantil con tibio cariño.

Recuerdo aún el sosegado semblante de mi padre que con sus laboriosas manos me regalaba el adiós de aquella despedida y pretendía callar los gritos de mis hermanos, que extrañados y confusos mezclaban inquietud e incertidumbre.

Ese grupo de gente que se quedó atrás, cuando emprendí mi marcha y que se fue desvaneciendo hasta convertirse en un ínfimo punto cuando partí, se tornó grandiosamente enorme en mi corazón, ellos saben que un hijo ha encontrado el camino y lo apoyarán para que salga adelante, para que pueda alcanzar su meta.

Hoy nos transformamos en hombres de la noche a la mañana y descubrimos un puñado de compañeros a los cuales en un principio no conocemos y que poco a poco, transformamos en nuestros hermanos, con los cuales unidos compartimos el ideal del vuelo y es en los momentos en que las fuerzas flaquean ante las exigencias cuando aflora el calor fraternal que nos da el impulso para salir adelante.

Es la comprensión de nuestra familia, la que nos ayuda a sortear los momentos más difíciles.

Ella se constituye en el cimiento de la casa que erige nuestra personalidad y si éste es malo, la misma se derrumbará.

Es nuestra familia que minimiza sacrificios y esfuerzos para lograr nuestro sueño; sueño que llevamos dentro de nuestras mentes desde niños, que está a la espera de hacerse realidad: volar.

Algún día el camino de ida se tomará de vuelta, encontraremos allí al hogar que dejamos y con la mirada en alto podremos decir con orgullo y satisfacción: "FAMILIA GRACIAS A TI LO HE LOGRADO". ■



Primer Premio Concurso 75° Aniversario E. M. A.

Respuestas?...

Cbo. Hrio. (Av.) Alvaro Sosa Farías

YO no estoy en un desierto, ni he sufrido una panne, pero sí he descubierto a un pequeño hombrecito que con mirada clara y profunda no me ha dejado eludir ninguna de sus preguntas.

No sé si es verdad o sólo resultado del proceso sicológico del vuelo, pues soy aviador.

Y es frente a mi amigo el avión que me descubro desnudo y sin velos, porque él conoce cada uno de mis secretos, porque con él saboreamos el íntimo orgullo de volar.

Es luego de cada vuelo que el pequeño se me acerca y me acosa a preguntas. Nunca sé de dónde viene, en realidad tampoco sé por dónde se va. Lo siento cuando él está ahí, mirándome, buscando con su mirada una respuesta que lo complazca.

De vez en cuando pienso si mi avión tiene algo que ver en esto, pues de veras no creo que yo sea su atracción sino, más bien, los espléndidos planos que abarcan, extendidos, el pulido recorrido desde el fuselaje hasta las delicadas puntas en sus extremos.

Sin duda, debe atraerlo esa bendita hélice que con el suave torneado de sus palas brilla cada vez más esplendorosa. Ni qué hablar de la cabina, que sumerge en ella, a quien la observa, en el mundo de la precisión y la metría, pero que además, desde allí, a través de sus parabrisas, nos muestra la sensualidad de la altura.

Más de una vez he visto al pequeño hombrecito escudriñando la carátula de los indicadores, empuñando el bastón de mando, embelezado en un vuelo imaginario con un espacio que le acoge en su regazo, mientras que yo he observado el contraste de la

máquina fría e inherte sobre el suelo y la animosidad de aquellos ojos que miran una lejana tierra en un sobrevuelo ficticio.

Así me comportaba yo en mi niñez, pensaba al ver semejante cuadro. Desde que lo conocí, cada uno de mis vuelos me revela claves inconexas que él en tierra poco a poco va hilando hasta sorprenderme con respuestas maravillosas, con respuestas de vida.

Sin duda no se trata sólo de un chico que sueña con volar, hay algo más...

Fue así que he ido revelando el verdadero sentido de la vida. Lo complejo se torna sencillo cuando él lo razona. Sus preguntas son respuestas. Su vida es una respuesta... ¿Su vida?

En sus palabras descubrí algo curioso. Pese a que nunca lo he invitado a volar conmigo, me corrige cada uno de mis errores en vuelo, con aire suficiente. Y, he aquí lo increíble; detallando el yerro ¡como si él hubiera estado allí!

Luego del decolaje pienso una vez más en su crítica (tajante y despreocupada) y aunque me resisto a aceptarla, termino por obedecerle; y ¡vaya sorpresa!, la maniobra resulta excelente, el vuelo se enaltece y la satisfacción me vence.

Qué difícil tratar de entender esto, él es apenas un niño. Sin embargo me ha hecho palpar la vida y en cada vuelo aumentan mis ansias por encontrar luego su charla enigmática y breve, pero muy productiva y didáctica.

El avión, ahora, se me presenta cercano, amigable, compañero.

Vuelo tras vuelo aprendemos un poco más de nosotros. Puedo sentirlo cuando presiono el comando atrás, cuando me regala sus rizos y rolidos, sus vertiginosas picadas y las rápidas recobradas; cuando incremento su potencia y escucho el rugido del motor que grita la euforia de una arremetida. Siento su pretención obediente cuando marcamos el rumbo en una de esas navegaciones en que el tiempo nos devora.

Es cierto, no lo aprendí a sentir solo; hubo alguien que me enseñó a percibir esa grandiosidad, algunas veces ignorada por su simple sencillez, pero increíblemente profunda por su contenido.

El vuelo siempre fue mi vida, hoy además el vuelo es la verdad, mi verdad.

La verdad pura, que se entrega y nos atrapa, tierna y fresca como la sonrisa de un niño. Como la sonrisa de ese niño que me enseñó a mirar este mundo desde el cielo, a sentirlo desde el alma. ¡Y pensar que yo ya era una persona mayor, que todo lo sabía! Estaba ciego, sin duda.

Hoy sé que "no se ve bien sino con el corazón, que lo esencial es invisible a los ojos"

El me lo enseñó anoche junto al ala izquierda del avión, mientras yo inspeccionaba el tanque de combustible.

Me enseñó eso y mucho más.

Sospeché cierta tristeza en su mirada perdida, como si de la estrella a la que él se refería en ese momento, una rosa le estuviera gritando la necesidad del reencuentro.

Una vez más comprendí dificultosamente y callé. Apoyé mis codos sobre el fuselaje amigo y lloré...

Me prometió que desde su estrella sonreiría para mí, que ese iba a ser mi consuelo. Como siempre, fue difícil aceptar esa gran verdad. Pero las grandes verdades se imponen en el alma, y fue mi corazón el que aceptó dejando a la mente que siguiera razonando con su lógica intrincada y limitada.

"¿Sabes?, nos hemos domesticado" —me dijo— "Ya me pasó esto hace unos años en el Sahara". Hubo un largo silencio y prosiguió: "El aún no ha dejado de volar, pues no está registrado todavía su aterrizaje. ¿Pueden los hombres volar tanto tiempo sin aterrizar?"

Con temor a que adivinara mis lágrimas, mientras hacía que buscaba mi carta de navegación dentro de la cabina le alcancé a contestar: "Hay quienes nunca dejan de volar" —y pensé en cada uno de los que perpetúan su vuelo desde esa altura divina en compañía de Dios.

Sin que él me viera observé cómo su cabeza asentía a mi respuesta.

No quiero pensar en este día. Las despedidas siempre se llevan algo de nosotros y nos dejan alguna herida.

Por fin, el niño que guardo en mí me gritó con su voz más desesperada y decidí escribir esto:

Señor Saint-Exupéry:
Dondequiera se encuentre usted le aviso que pese a no estar rodeado de arena en el medio del Sahara, cuando me encontraba en el desierto de mi vida, hallé a alguien que, permítame, responde a las particularidades de quien fue denominado "El Principito".

Hoy él regresará una vez más a su estrella.

Comprenderá usted qué significa esto, entenderá usted más que nadie cómo me siento.

Sé que no es posible, pero sólo le pediría una respuesta.

Realmente, ¿siempre se halla consuelo?
Con aeronáutico afecto,
Un Aviador ■

A los Camaradas

AL diagramar la compaginación de esta edición sentimos la imperiosa necesidad de dedicar una de estas páginas a nuestros camaradas de tierra y de mar.

Ellos asumieron al igual que nosotros el ejercicio de la vocación de las armas, diferenciándonos el medio que elegimos para el desempeño de esta sagrada misión.

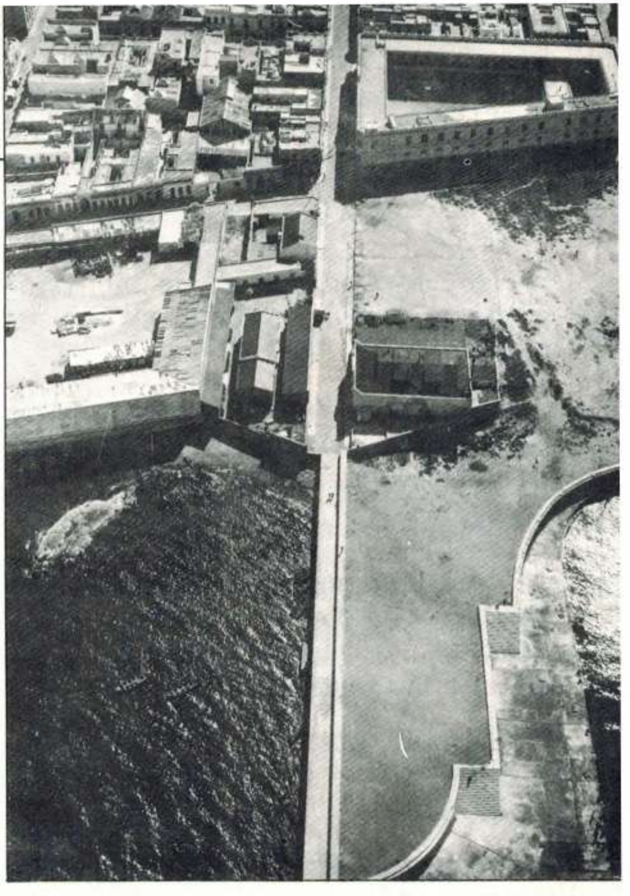
Las Fuerzas Armadas capacitan a los efectivos de las tres armas desde sus Escuelas de formación de Oficiales, donde los Caballeros Cadetes sé preparan para integrar el Cuadro de Oficiales del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea.

"ALAS", desde nuestra Escuela Militar de Aeronáutica, saluda a nuestros camaradas y renueva el sentimiento de amistad y cooperación que siempre vemos reflejado en las páginas de "DESTELLOS" y que nos hacen sentir desde la fresca edición de "BARLOVENTO".

Cada una de estas ediciones tienen el grandioso cometido de ser los portavoces de nuestra juventud militar.

Camarada, yo se que estás ahí, con tus "destellos" en la tierra, con tu "barlovento" en el mar.

Te saludo desde el aire con mis "alas", en nuestro eterno volar. ■



Toma aérea de la antigua Escuela Naval registrada en 1932.

El edificio que en 1935 fuera asiento de la Escuela Militar captado desde la altura.

A mi Padre

Había una vez un joven
que soñaba con volar
desplazarse por el cielo
y el mundo contemplar.

Pero sus padres dijeron
¡es de locos volar!
es más segura la tierra,
aquí te debes quedar.

Resignado a su destino
en la tierra se quedó,
trabajando como hornero
una familia fundó.

Un día su hijo mayor
le dijo con convicción:
"Padre, quiero volar,
¡esa es mi vocación!".

Sintió un nudo en la garganta,
que no le dejaba hablar.

Quería decir tantas cosas,
y no se podía expresar.

Recordando años mozos
y sus sueños sin concretar
dijo: "Hijo, yo te apoyo
y sé que lo lograrás".

Hoy ese hombre canoso
tiene un hijo allá lejos
pero sabe que cuando venga
le dirá: "Soy Aviador, Viejo!".

Cad. 2 (AV) Guillermo Yoseffi

Concurso 74 Aniversario de la Escuela Militar de Aeronáutica

EL día 20 de noviembre de 1990 la Escuela Militar de Aeronáutica celebró su 74 Aniversario. En ese día tradicionalmente se llevan a cabo los actos de entrega del distintivo de aviadores a los Caballeros Cadetes de Segundo Año que realizaron su primer vuelo solos y asimismo en dicha ocasión se homenajea a los Señores Oficiales Superiores que por imperio de la Ley pasan a situación de retiro en el transcurso del año.

Coincidentemente este último 20 de noviembre se vio realzado por la exposición de los trabajos presentados en el Concurso 74 Aniversario de la Escuela Militar de Aeronáutica, utilizando el lema: "HACIA LAS BODAS DE DIAMANTE ESCALANDO LOS PELDAÑOS DEL AZUL".

Dicho concurso abarcó tres planos importantes de la expresión artística e intelectual: la fotografía, la literatura y el dibujo.

Los trabajos debían ser presentados por iniciativa de los integrantes del Cuerpo de Alumnos respetando las bases del concurso donde se especificaban los premios, las condiciones, las dimensiones y la presentación.

La idea de la realización de este evento nació con miras de provocar el movimiento del primer resorte que nos empujara a la anhelada reedición de nuestra revista.

El material expuesto concursó con un nivel que demostró la calidad y el espíritu aeronáutico que motivó la iniciativa. Fue por ello que a la hora del veredicto no poco fue el trabajo del jurado, mucho menos sencillo.

La exposición tuvo como motivo principal la presentación de las obras concursantes, pero también contó con una selección de las mejores fotografías registradas en los archivos de los últimos años en la Escuela, un conjunto fotográfico retrospectivo de la evolución del bloque edilicio del Instituto, una maqueta al detalle de sus instalaciones, objetos personales de veteranos pilotos y maquetismo con los distintos aviones que prestaron servicios en la Escuela a través del tiempo.

Se dio a conocer una recopilación de los escudos de tanda de los últimos veinte años. En definitiva, la ocasión determinó la concreción de un primer paso que nos condujera a la meta deseada: la superación.

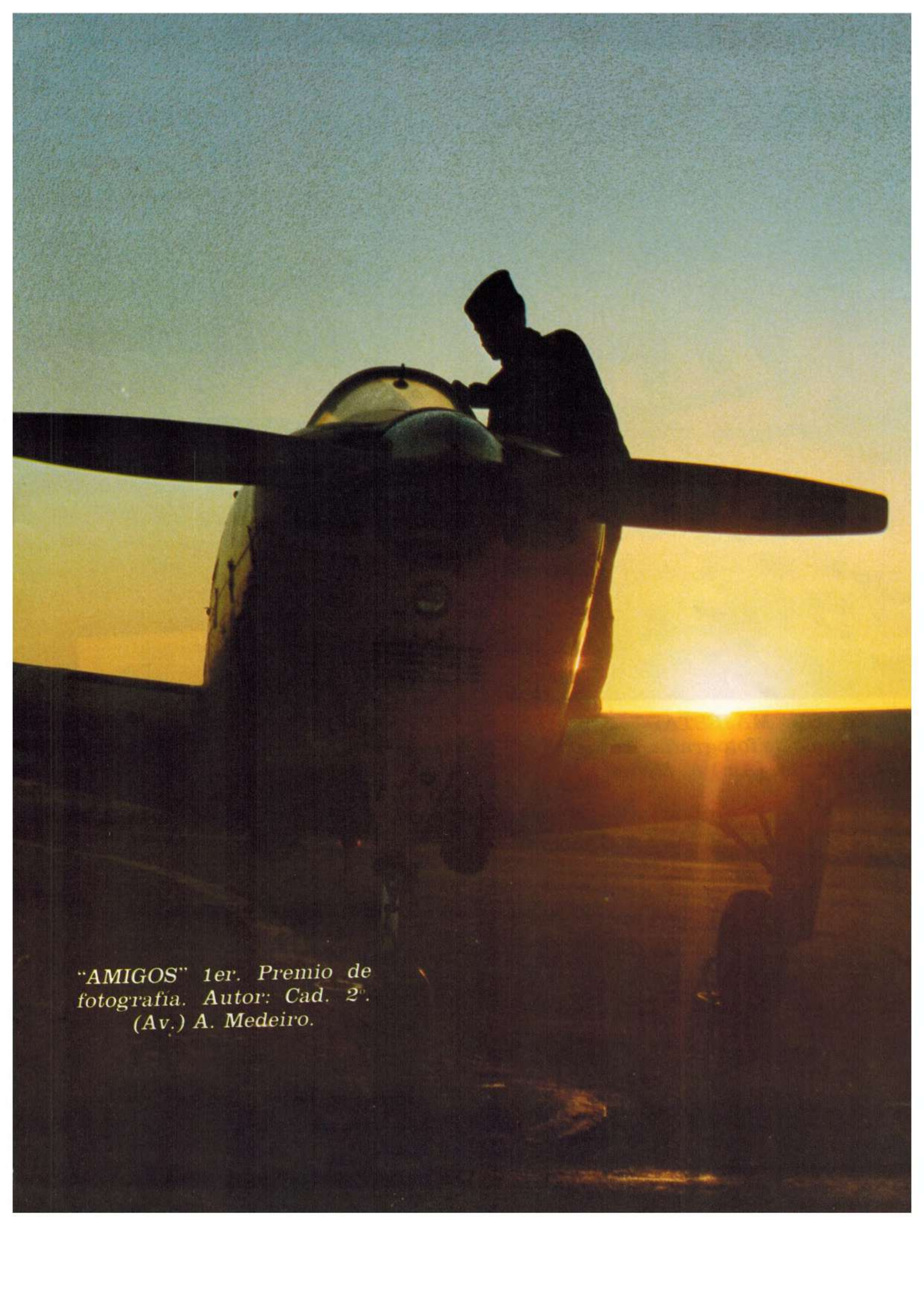
Hermanados por el espíritu aeronáutico quienes participaron de esta muestra vieron reflejado en ella la expresión del trabajo y del ingenio.

Con la presencia del Cuerpo de Alumnos, autoridades y familiares, la exposición del concurso constituyó un éxito que soplará con un impulso mayor nuestros sueños.

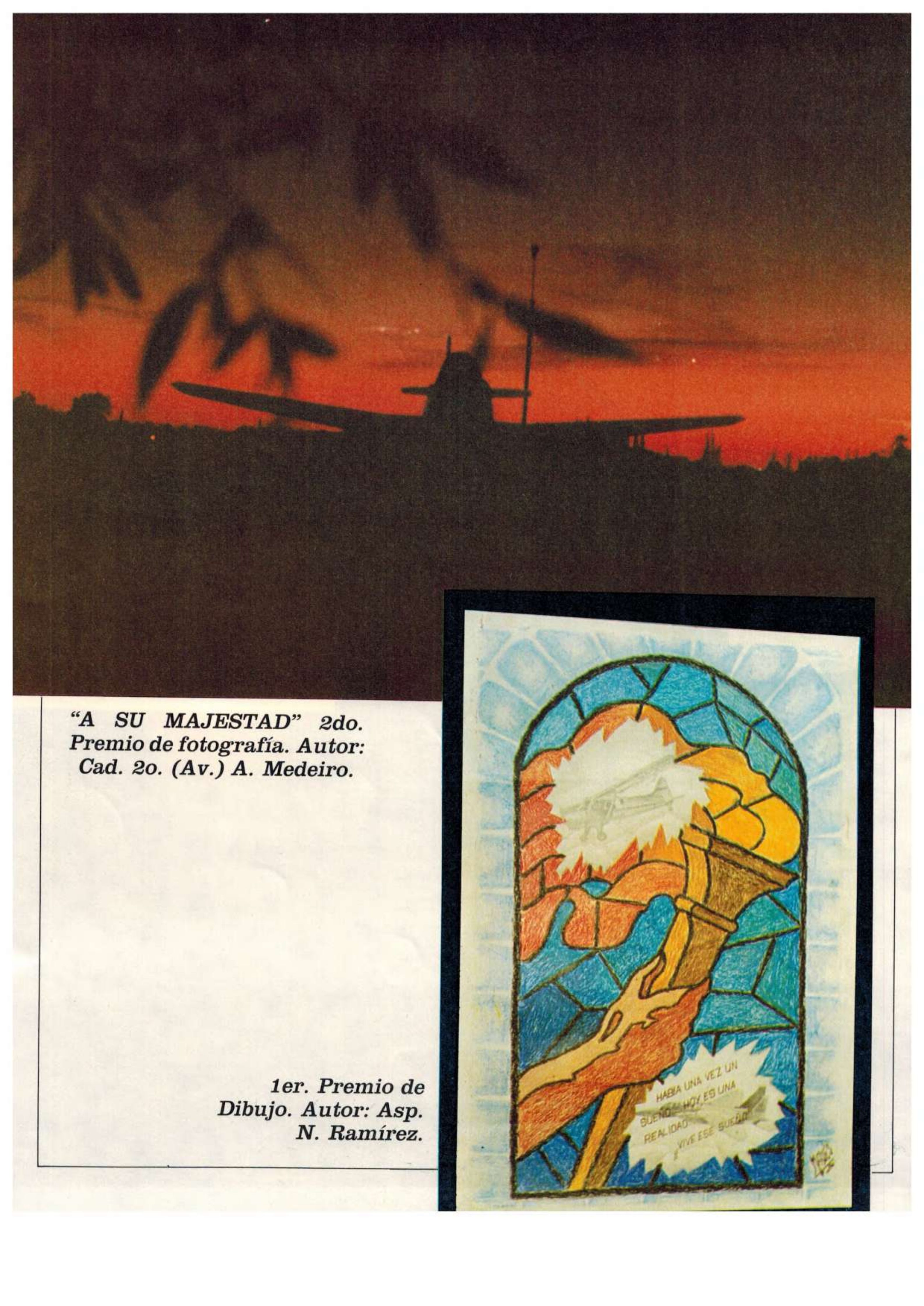
Cabe destacar el invalorable apoyo brindado por el Grupo Fotográfico, el Museo Aeronáutico y la Casa de la Cultura de Pando a este evento. ■



Un aspecto de la exposición que muestra el nivel del concurso y la gran concurrencia.



"AMIGOS" 1er. Premio de fotografía. Autor: Cad. 2°. (Av.) A. Medeiro.

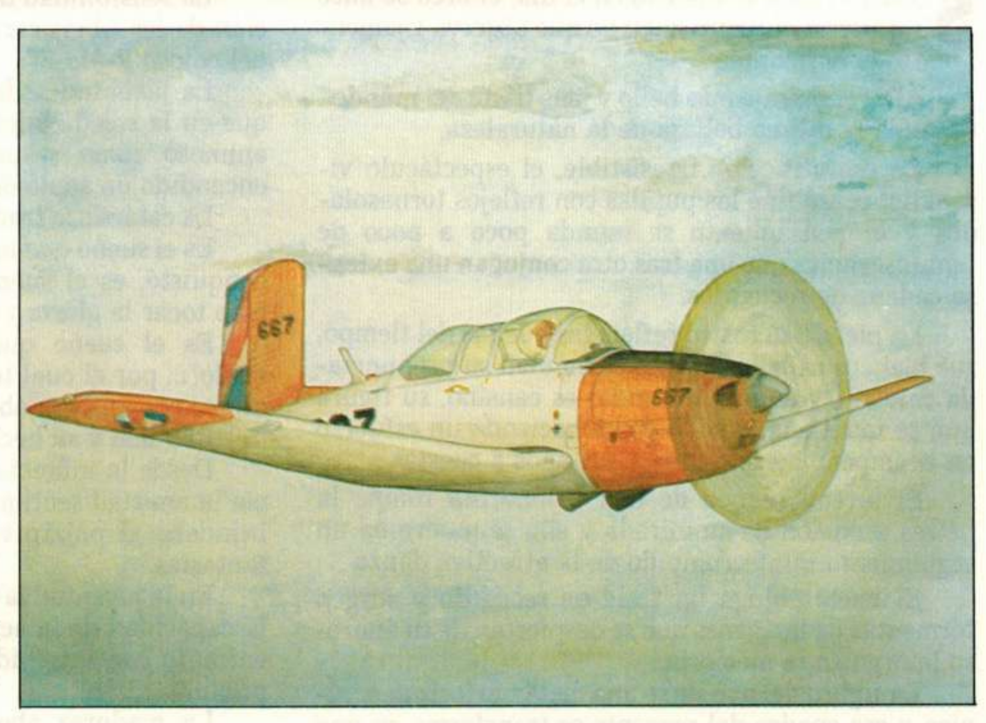


"A SU MAJESTAD" 2do. Premio de fotografía. Autor: Cad. 2o. (Av.) A. Medeiro.

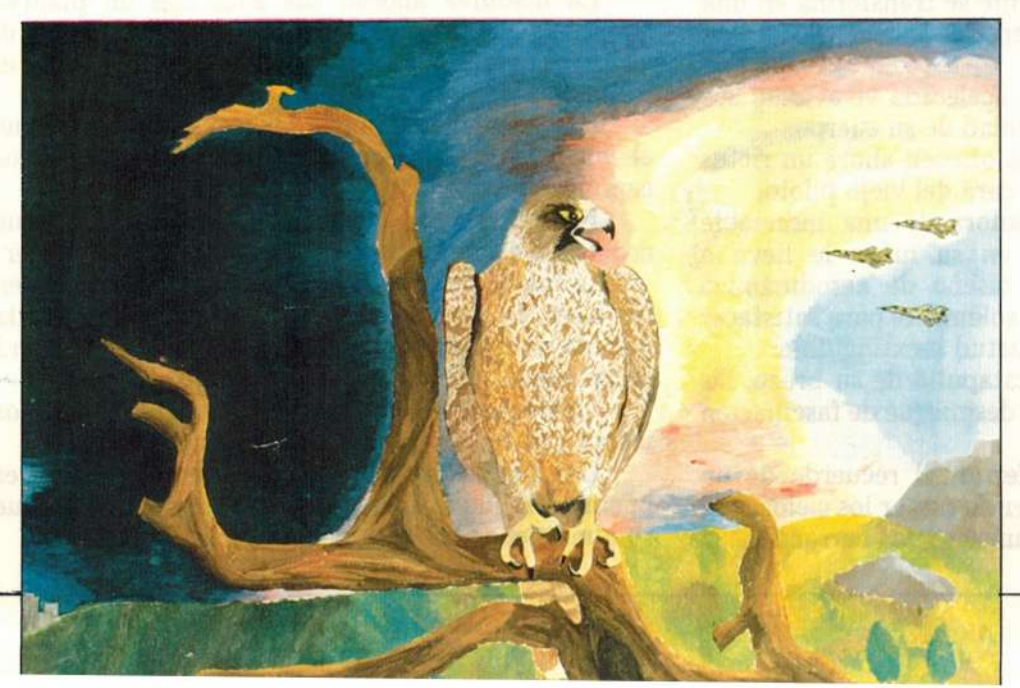
1er. Premio de Dibujo. Autor: Asp. N. Ramírez.



"AL MAESTRO CON CARIÑO", 3er. Premio de fotografía. Autor: Cad. 2º (Av.) J. Méndez.



"VUELO SOLO" 2o. Premio de Dibujo. Autor: Cad. 2o. (Av.) D. Fernández.



"AMOS DEL AIRE" 3er. Premio de Dibujo. Autor: Asp. A. Guillen.

1er. Premio en Literatura del Concurso 74 Aniversario

Las Alas del Tiempo

Cbo. Hrio. (AV) ALVARO SOSA

SOBREVIENE el silencio en el día, el oreo se hace sentir en el rostro anciano que observa fijamente el horizonte.

Allí "el paisaje más bello y más triste del mundo" desnuda la íntima belleza de la naturaleza.

En esa atracción irresistible, el espectáculo visual del ocaso tiñe las pupilas con reflejos tornasolados y el pensamiento se inunda poco a poco de reminiscencias que una tras otra conjugan una extensa cadena de recuerdos.

La piel de su rostro refleja las huellas del tiempo, sus blancos cabellos apenas disimulan su pronunciada calvicie, y aunque su andar es cansino, su figura aún se mantiene erguida como haciendo un esfuerzo en el empeño de sobrellevar sus años a cuestas.

El sereno planeo de una golondrina rompe la pétrea atención de su mirada y ella se mueve en un seguimiento ininterrumpido de la atractiva danza.

El vuelo enjuga un tinte de recuerdo y surgen tormentas de imágenes que se despiertan de su añoroso letargo en la memoria.

La figura del ave sufre una metamorfosis anacrónica y ese cuadro del presente se transforma en una desteñida y antigua imagen del sobrevuelo de un avión.

El corazón palpita con acelerada vivacidad, sus latidos renuevan la sensibilidad de su cuerpo.

Los labios ya arrugados ofrecen ahora un rictus que ilumina de felicidad la cara del viejo piloto.

Es su mirada la portadora de una insaciable ansiedad. La misma que en su niñez le llevó a construir en papel aquel diseño de aerodinámico perfil que lanzaba los aires solamente para satisfacer con complacencia una inquietud inextinguible.

Ni bien accionaba la catapulta de su brazo, las alas de papel describían un despliegue de fascinación sublime.

Esas manos hoy se aferran al recuerdo de un comando, al magnífico poder de surcar los cielos, y se inflaman las venas, y sus puños se van cerrando...

La sensibilidad de sus dedos recobran la percepción de las tibias caricias que recorrían el empenaje del coloso P-51.

La juventud se fue adueñando de la gris silueta que en la soledad del parque va cobrando un andar animoso como si un impulso místico le hubiera encendido un soplo de vida.

La catarsis lo transforma en aquél que un día fue.

Es el sueño que lo llama a la vida, es el sueño que conquistó, es el sueño que nunca descansó, que lo hizo tocar la gloria y conocer la felicidad.

Es el sueño que trasciende el tiempo, es el vuelo!... por el cual toda la existencia se brinda y se ofrece con entrega absoluta.

El vuelo y su hechizo irresistible...

Desde la infancia miraba hacia arriba y reconocía la amistad sentimental que el corazón del niño le brindaba al pájaro volador portador de ilusiones y fantasías.

En la juventud la dimensión del hombre le brindó la capacidad de la acción y ahí fue donde su mirada enfrentó con intrépida osadía los menesteres de un piloto.

La madurez abordó sus años con un planteo aplomado de lo que el vuelo significaba, y en él encontró toda la calma y la paz como para entablar el íntimo diálogo con la vida acercándose a Dios.

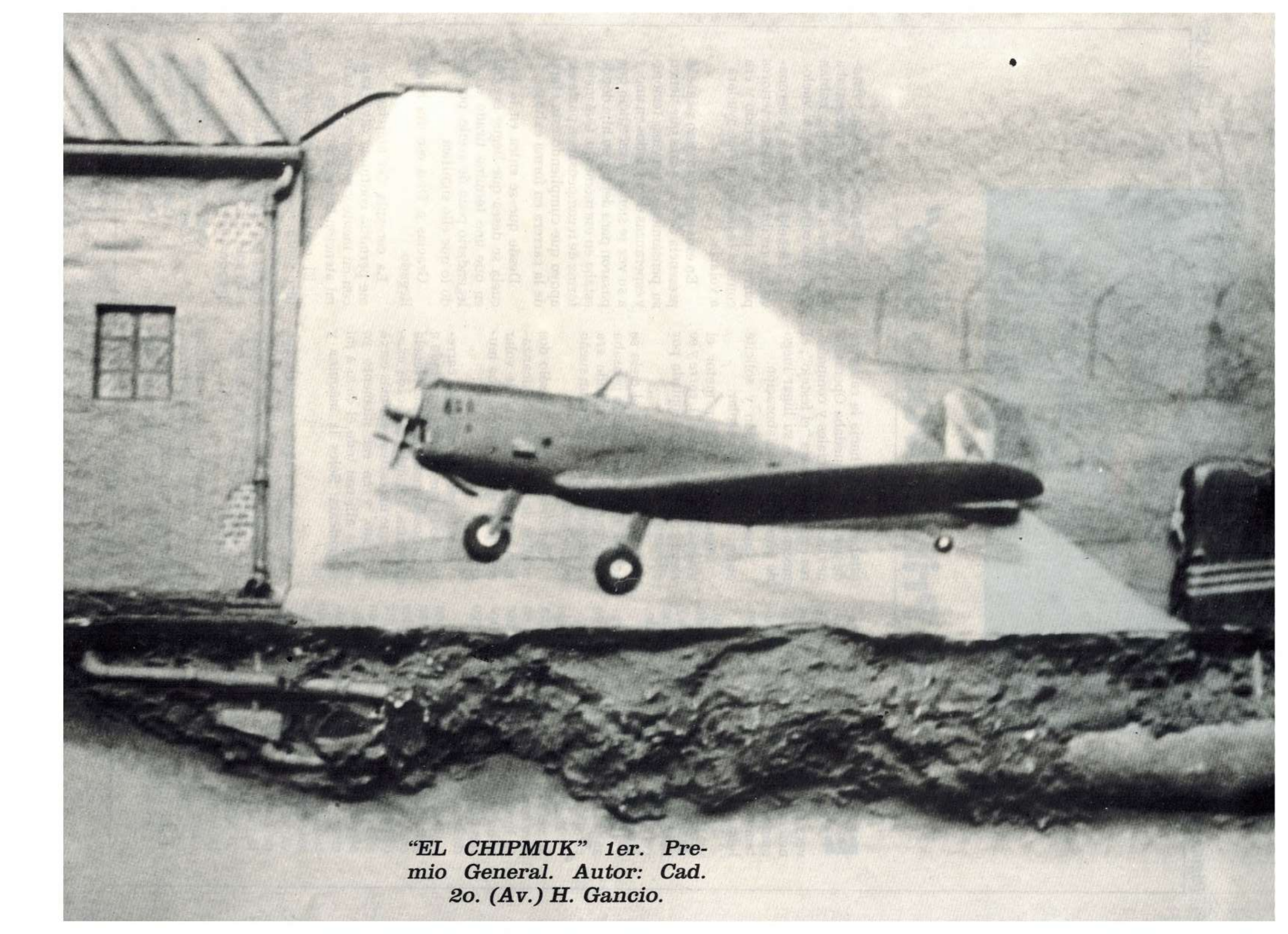
Hoy, pleno de sabiduría y con el espíritu perenne, el vuelo lo hacía transitar una y otra vez por los caminos de su vida.

Fue el arte de volar una constante obra que construyó a través del tiempo una existencia, un ser.

Le marcó para siempre un estigma que lo eleva en los aires, lo hace surcar los cielos, lo pasea por la infinita extensión del éxtasis y lo devuelve a la tierra en un suave aterrizaje...

...Serenamente la noche le gana terreno a los últimos rayos moribundos del día que se marcha.

Una lágrima resbala por la agrietada mejilla; es la emoción que lo abraza para susurrarle al oído que su alma tiene alas. ■



"EL CHIPMUK" 1er. Premio General. Autor: Cad. 2o. (Av.) H. Gancio.



"Mi Primer Vuelo Solo"

EL despuntar, de la aurora presentaba a aquel día como otro normal de aquel cálido verano. Con el correr de las horas muchas personas estarían colmando las playas y otras disfrutando de su licencia en distintos lugares.

Pero ese no era un día normal.

Había pasado ya el momento de mayor tensión de toda la vida, y la alegría encerrada en mi persona reflejaba el resultado obtenido; había salvado la inspección!

Una de las mayores metas trazadas se había cumplido, estaba en condiciones de salir solo.

El día parecía elegido, el cielo se veía en todo su esplendor, una leve brisa acariciaba la tierra y en la línea se veían recortados sobre el horizonte la silueta de tres aviones que habían quedado allí luego de la revisión diaria.

600, 601, 603, estos números en si no dicen nada para una persona común, pero cientos de actuales oficiales (desde hace más de veinte años a esta parte) han estado en algún momento en la misma situación que estaba yo aquel día, parado junto a un avión matriculado así, mientras aguardaba para elevarlo de la tierra SOLO y vivir una de las mejores emociones de toda la vida.

Quizás más nervioso, pero con la fe de que yo sabría hacer las cosas, mi instructor se dirigió a la torre de control para brindarme desde allí su apoyo.

En un abrir y cerrar de ojos ya estaba rodando hacia la cabecera de pista, atrás quedaba Operaciones, con los Oficiales y compañeros esperando para "el festejo"; el mecánico volvía a su lugar luego de prestarme su colaboración.

Quedé en posición y solicité autorización para decolar.

Autorizado. Al dar motor el avión vibra (y yo con él), corre y se eleva como una hoja soplada por el viento.

La tierra se aleja y el cielo se acerca. De vez en cuando pensaba si lo que estaba sucediendo era realmente cierto. Parecía un sueño hecho realidad.

Por delante tenía tan sólo dos vueltas de pista que no alcanzarían para saciar mi sed de volar solo, pero que ya significaba mucho.

Desde que uno elige esta carrera todo lo que hace va orientado a ello. Los lejanos años de la escuela primaria, los del liceo, cada examen que uno salva está más cerca de esto, y en ese momento yo estaba allí con todo el cielo a mi disposición. Solos la máquina y yo.

Es sin duda alguna el vuelo que más se disfruta, es un hito que queda grabado a fuego en la vida de quienes tienen la gran suerte de realizarlo.

Cada centímetro que avanzaba aumentaba mi seguridad y la confianza en mí mismo. Contemplar el infinito es algo realmente grandioso; de tanto en tanto un "vistazo" hacia Operaciones presentaba diminutos a aquellos que habían quedado contemplando mi vuelo.

La rebeldía con que la aeronave me recibía los días anteriores parecía haber desaparecido y era como si la máquina "me ayudara" a volarla.

En esos momentos uno siente la presencia de sus padres que tienen su pensamiento, nervios, temores y esperanzas depositados en uno, y a su vez se siente el sacrificio que pasaron para dejar a su hijo donde estaba en ese momento. Qué mejor forma de recompensar en parte ese apoyo que cumpliendo esta etapa de la carrera en forma exitosa.

Desde que se entra en la Escuela se desea que llegue ese día en que uno termina tirado en el legendario pozo de aceite, por todo lo que ello significa.

Gracias a Dios ese día había llegado.

La cercanía del aterrizaje no me permitía continuar divagando con mi mente y requería que toda mi atención le fuera dirigida.

El contacto con el suelo me hizo sentir realmente piloto; es el principio de la carrera, mucho queda por volar, pero cuando uno está solo allá arriba parece haber llegado a la cúspide. ■

Cad. 2° (Av) D. Miguelez.
Cad. 2o (Av) A. Pereira.
Cad. 2o (Av) V. Silva.
Cad. 2o (Av) J. Sastre

Un día de vuelo en la Escuela Militar de Aeronáutica

Cbo. Hrio. (AV) E. Aguirregaray
Cbo. Hrio. (AV) M. Revetria
Cbo. Hrio. (AV) R. Hermida
Cbo. Hrio. (AV) A. Sosa

CUANDO la oscuridad agónica de la noche se va disipando con el clarear de la nueva aurora, el tronar de los motores se hace sentir con su estruendo madrugador.

En procesión, desde el hangar, cada avión va ocupando su lugar dispuesto sobre la "Línea Muerta", uno al lado del otro, la formación queda frente al celoso custodio del aire, inmutable testigo de la magia del vuelo: el busto del Capitán Juan Manuel Boiso Lanza.

Hoy día son los T-348 y los T-41D, quienes puestos al servicio ocupan el sitial de docencia que antaño tantas otras máquinas supieron hacer suyo.

El último avión que llega toca diana para los aviadores.

En operaciones, la planilla de vuelo, coordina en su papel a pilotos, máquinas, horas, sectores para volar. Personajes que observan tablas de performance, gráficas de vuelo, rumbos, cartas de navegacón, que interrogan sobre informes meteorológicos, consultan las libretas de mantenimiento, un cúmulo de gente que pone su mente con un solo objetivo: el vuelo.



Los aviones en la línea, una sugestiva invitación al vuelo.

Todos manejando un mismo lenguaje, planificar desde tierra lo que va a ser la actividad aérea.

El atuendo característico y sus accesorios, el "mono" de vuelo luciendo coloridas insignias, los cascos cuidadosamente transportados en sus bolsas, y las cartillas siempre dispuestas a tendernos una mano.

Un último llamado a la Torre de Control nos actualizará de las condiciones reinantes y recibirá nuestro plan de vuelo para coordinar los detalles de nuestra inminente salida.

Nos dirigimos hacia la aeronave que reposa gallarda con su esbelta figura, y acompañándonos, el noble paracaídas.

Escudriñando en su estructura auscultamos el estado del avión con una minuciosa inspección; nuestras manos acarician esta bella silueta que constituye su fuselaje y nuestra mirada repasa cada uno de sus detalles. Todo está en orden.

El mecánico de línea se acerca para ofrecernos su experiencia y el apoyo "in situ" de su labor.

Desde Operaciones surge una figura que ya nos es familiar, sus pasos se dirigen directamente hacia nosotros.

Ese que se acerca trae consigo un bagaje de conocimientos que intentará trasmitirnos durante la lección cumpliendo con su papel de instructor.

Un intercambio de palabras rompen el hielo y concretan los últimos detalles del vuelo.

Sentados en el avión la puesta en marcha despierta el movimiento de la máquina que rompe la inercia dirigiéndose a la cabecera de la pista.

En breves instantes el aire nos acogerá en su infinito regazo.

El decolaje, traducción de un constante incremento de potencia, hace que el terreno se avente vertiginosamente hacia nosotros y la nariz trepe dejando la asfaltada superficie en una sumisa profundidad.

¡Cuánto tendríamos que escribir para expresar la sensación que nos embarga al elevarnos en el aire!

Así iniciamos el vuelo propiamente dicho, actividad primordial del Instituto y motivación permanente de todos los que aquí convivimos.

La elevación física insta a la elevación espiritual y el terreno se aleja cual si se desplomara por un profundo precipicio.

Las nubes rápidamente concurren a nuestro encuentro y desfoliando a la naturaleza, piloto y el avión ganan altura escalando los "peldaños del azul".

Desde el suelo saludan con sus brillantes hilos los caudalosos ríos y arroyos, y las praderas regalan a los ojos el "collage" de verdes conjugados en la suave textura de nuestro terruño.

Turbulentas corrientes estremecen por instantes al avión y provocan la ligera sensación de vacío.

El panel de instrumentos es el campo de juego de un continuo fluctuar de agujas indicadoras, de números y sensores, ellos se convierten en nuestro centro de atención.

Los instrumentos son chequeados continuamente para un control que avala nuestra técnica profesional.

Recortado el horizonte en la lejanía contribuye a referenciarnos y el planteado estuario, la silueta de las oscuras sierras, el apiñamiento edílico de la capital y más allá el Cerro y la Fortaleza constituyen las claves cardinales para marcar los rumbos del vuelo.



Y se eleva...



Al terminar la jornada... Misión cumplida.

Pero en Operaciones, sección asignada a toda la actividad aérea el "Cadete de Pista" con el apoyo de la Torre de Control, continúa con su labor de control, coordinación y centralización de información. El es el enlace entre los cadetes asignados a volar y sus instructores; todos lo interrogan sobre las condiciones meteorológicas, posiciones y situación de las aeronaves, etc.

Las paredes del recinto, se encuentran cubiertas por los folletos sobre normas de seguridad, las cartas del tiempo, especificaciones técnicas de instrumentos de vuelo, así como mapas aeronáuticos de nuestro país. Todos somos conscientes que un vuelo comienza mucho antes del contacto con la máquina; la planificación así como la observación minuciosa de todas las normas de seguridad son parámetros fundamentales para el éxito de la misión.

Siempre se escuchan comentarios y anécdotas de experiencias pasadas. Los cadetes que regresan hacen saber a todos sus compañeros sus errores; cada uno escucha con atención pues de esta forma intentamos asimilar lo vivido por nuestro camarada, es un entorno donde reina un gran espíritu de superación y compañerismo.

Así uno tras otro los vuelos se suceden durante el día.

Algunos habrán tenido más fortuna que otros, pero todos hemos obtenido esa cuota de saber que, con el tiempo, será parte de lo que llamamos "experiencia".

Sorpresivamente el sol se deja caer sobre el horizonte, y el velo de la noche nos envuelve misteriosamente. Los aviones dejan de rugir y tornan al letargo, cual guerrero victorioso que al fin de la batalla busca su descanso.

Uno a uno son devorados por las enormes fauces del hangar, y la paz se explaya en un área que hasta hace pocos instantes fuera solo actividad. Pero la calma no es total, pues dentro del hangar los mecánicos escudriñan dentro de nuestras máquinas, buscando solucionar el más mínimo detalle, para que cuando el sol reine nuevamente, nuevos vuelos puedan realizarse.

Quizás algún grupo de cadetes comente los vuelos que ese día se han llevado a cabo, mientras otros preparan los que concretarán al otro día.

Todos nuestros sentidos están puestos en estas actividades, pues aquellos que nos sentimos identificados con esa aeronave que deja raudamente el suelo para perderse en el infinito, sentimos que más que un deber, volar es vivir.

Es este sentir el que nos impulsa a esforzarnos más para hacer que "la Aviación vanguardia de la Patria", sea día a día una realidad■

Palabras al vuelo

No cualquier hombre es capaz de volar, sino aquel que siente que volar es su vida, que sabe que el cielo no es un lugar de trabajo o de diversión, sino que es su casa.

RICHARD BACH

Para ver en profundidad hay que volar alto.

JOSE NAROSKY

Si el avión y sus luces de a bordo remontan entre las estrellas oirán tal vez el canto de esas estrellas

ANTOINE DE SAINT EXUPERY

Los aviadores sienten la aventura como algo que esta siempre por venir.

RICHARD BACH

La calidad del aparato importa muy poco. El éxito depende del piloto que lo maneje.

MANFRED VON RICHTOFFEN

La tierra hacia la cual escapamos es el cielo, hacia ella volamos.

RICHARD BACH

Observemos el cielo para medirnos.

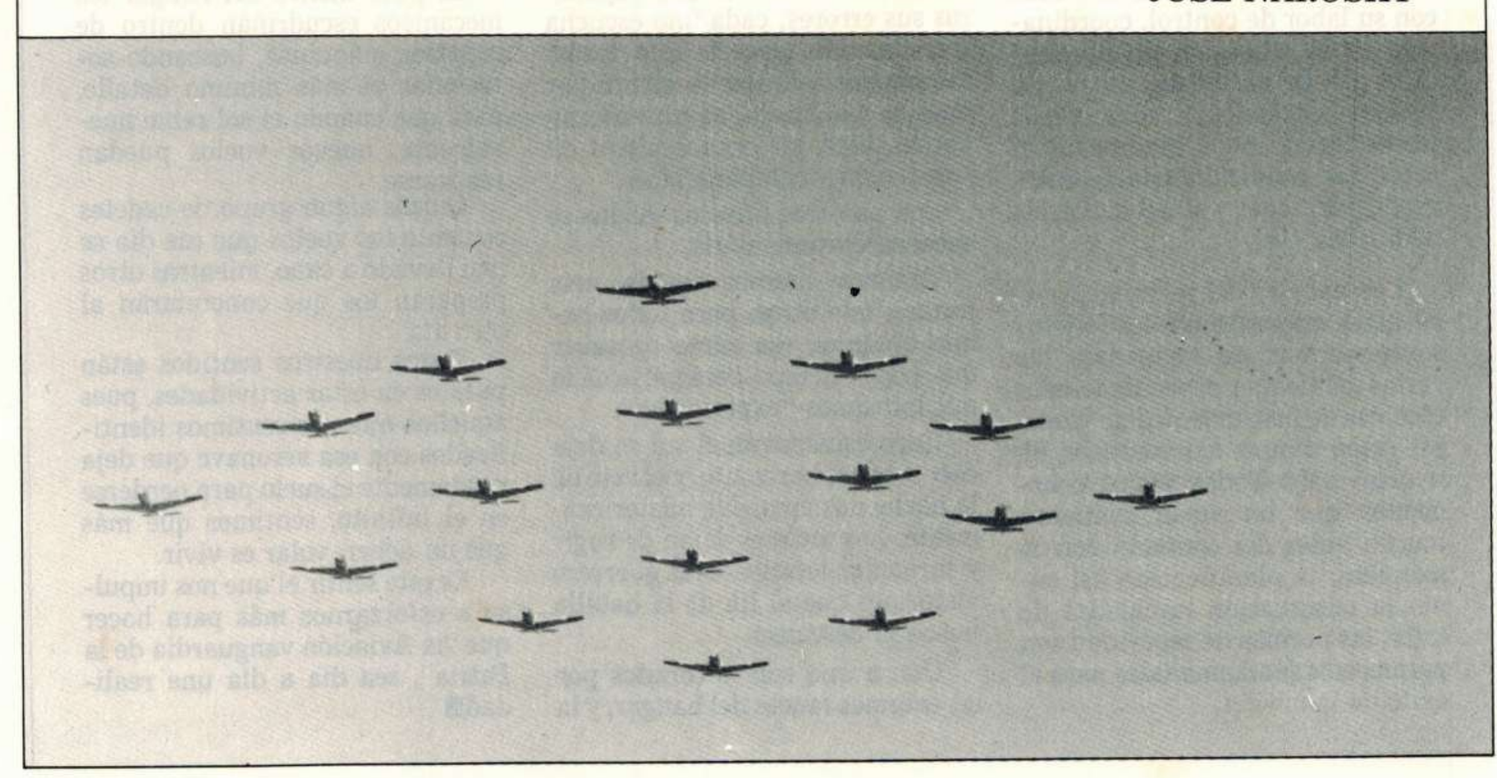
JOSE NAROSKY

Los aviones son algo mágico, cada uno tiene su propia personalidad.

ROBERT SERLING

El bien siempre vencerá al mal, porque puede volar.

JOSE NAROSKY



Así Empecé

EL viejo reloj de Operaciones indicaba las 07:30 AM, allí estaba yo esperando mi turno para ser inspeccionado.

La noche anterior no pude casi dormir, quizás por que ese día era el más importante de mi vida.

Me desperté con el ruido de los aviones calentando sus motores.

Ese día el amanecer fue distinto, vi nacer el sol con más fuerza e intensidad que nunca.

En el transcurso de quince lecciones mi instructor había volcado todos sus conocimientos para que hoy el avión fuese mío.

El día esperado había llegado, estaba a un paso de la cima, era el momento de demostrar que realmente estaba capacitado para volar solo.

Sólo de una cosa estaba seguro, al atardecer habría superado una etapa más.

Aquello era decisivo, el destino de mi carrera dependía de esa inspección. Mirando un poco atrás veía ese niño que algún día había soñado con pilotear un avión y perderse en las alturas. Veía a ese adolescente que había decidido ganarse un lugar en ese grupo selecto formado por los hombres que tienen que ver con el vuelo.

Pocos comprenden lo que significa para un alumno ese momento. No sólo era un sueño de infancia, un capricho de adolescente, eran años de sacrificio, días enteros de dedicación.

Detrás de mí estaban: mi familia, mis compañeros, mis instructores y muchas otras personas las cuales quizás apenas conocemos. Me acordé de todos desde el mecánico que apenas conozco, hasta de mi familia, que comparte mis sueños.

No estaba solo, todos ellos me querían ver piloto, no podía fallarles, era mi segunda oportunidad. La segunda y última vez que lo intentaría.

Cuando volví a ver el reloj eran las 08.00, había transcurrido media hora. En ese corto período de tiempo habían pasado por mi mente muchas ideas, recuerdos y pensamientos.

Todo eso me ayudó de alguna manera a llegar al avión con confianza y seguridad.

En la línea todo estaba muy tranquilo, toda la atención se centraba en los alumnos que ese día seríamos inspeccionados.

Me acerqué al avión, lo inspeccioné, todo estaba en orden, verifiqué el combustible y el aceite.

Acaricié la nariz del avión, a la vez que lo miraba diciendo —"hoy me tenés que ayudar, seremos un solo tú y yo"—.

Sólo aquellos que están compenetrados con el vuelo comprenden que esa máquina tiene espíritu y es capaz de sentir, no es tan solo un conjunto de piezas metálicas.

Si piensas que un avión es sólo una máquina, pues nunca serás libre, en el aire estarás sujeto a lo que suceda con esa máquina. En esas pocas horas de entrenamiento nos habíamos hecho buenos amigos, yo sabía como tratarlo para que no sufriera, el también conocía mis debilidades. Estaba seguro que juntos haríamos un buen trabajo.

Estaba distraído verificando los controles previos al vuelo cuando vimos acercarse la figura del inspector.

Ese hombre vestido de verde, con su pañuelo naranja y lentes oscuros, era el típico piloto, que día a día surca nuestro cielo.

En el veía algo más que un instructor, veía un amigo, un consejero. No sería él quien decidiera si yo estaba preparado o no, serían sus horas de vuelo, sus años de experiencia.

"Bueno Sánchez, el avión es suyo", me dijo, "ponga en marcha y decolemos".

Ya en la cabecera de pista realicé los últimos

controles y pedí autorización a la torre de control para decolar.

Una vez autorizado, dí gas a pleno, aceleré, cuando alcanzamos las 60 millas por hora ya estábamos dejando el suelo.

Por fin estábamos en el aire, me sentía algo tensionado, sin embargo a medida que ganaba altura me iba liberando.

Cuando alcancé una altura suficiente comenzé a efectuar los ejercicios que el inspector me solicitaba.

Por la tensión y la concentración en el vuelo no pude disfrutar del hermoso paisaje que ante mis ojos se presentaba.

Hubo un momento en el que me sentí libre, entre el avión y yo existía una perfecta coordinación, mis manos ejecutaban lo que yo pensaba. Parecía que no tuviera a nadie al lado mío. Me sentía solo, como una gaviota que vuela libre por el cielo.

Una a una ejecuté las maniobras solicitadas, pero me sentí tan libre que me olvidé de controlar los instrumentos, no me dí cuenta que había perdido altura, de que en realidad no lo estaba haciendo muy técnico.

Sin embargo sentí lo que es el verdadero vuelo.

Esa sensación de libertad espiritual, muy difícil de expresar en palabras, por que es muy distinto viajar en el asiento trasero de un avión que sentir los comandos en tus propias manos.

Por un momento deseé nunca regresar a tierra, porque eso que estaba sintiendo, no se siente aquí.

En las alturas sin embargo no nos podemos engañar, no se puede hacer trampa, no hay lugar para las equivocaciones.

Me pareció que había volado toda una vida, pero habían sido algunos escasos minutos. Mi inspección continuaba y no había demostrado mucha seguridad en mis controles.

Para poder volar se necesita algo más que sentir el verdadero vuelo, se necesita ser profesional, estar seguro de lo que se está haciendo, porque un avión no sólo se domina con sentimientos.

No me pregunten cómo terminó mi vuelo, pues no podría relatárselos, todavía no ha terminado.

Ese día no ví el atardecer, aún estoy volando...

Cada vez que vuelvo a volar, siento esa extraña sensación, y me pregunto cuántas personas lograrán sentir lo mismo.

Así empecé y deseo nunca dejar de volar, pues bien vale la pena intentarlo, si consigues comprender el verdadero vuelo. ■

Sgto. Hrio. (NAV) Daniel Sánchez

El Hangar de los Recuerdos

CUANDO nos pusimos a hurgar en el hangar de los recuerdos, encontramos un sinnúmero de anécdotas, cuentos e historias que nos atrajeron al nostálgico mundo de las memorias, de esa forma cobraron vida hechos aeronáuticos que esta sección de la revista, se propone ir entregando para rememorar esos momentos.

Su historia encontrará buen resguardo en este hangar, nos gustaría conocerla y darle vuelo.

Hoy desempolvamos una anécdota de las que recopiló el Cnel. (PAM) J. Meregalli, durante su ejercicio al frente del Museo Aeronáutico.

—En uno de los vuelos de entrenamiento de la Escuela Militar de Aviación en el año 1921 ó 1922, ocurrió un hecho muy curioso.

En un avión Avro salió a volar el Tte. J. Ibarra. En el momento del decolage al avión había que sujetarlo de los bordes de ataque de los planos y de las puntas, mientras se atacaba a fondo el motor. Estos aviones no tenían frenos. Una vez que el avión estaba con el motor a fondo y frente al viento, el piloto hacía una señal para que las personas que sujetaban el avión largaran al mismo tiempo.

El Tte. Ibarra hizo la señal, pero segundos antes de hacerlo uno de los soldados que sujetaba el avión de nombre José Lacurcia soltó uno de los planos demasiado rápido.

Al no largar parejos el avión giraba hacia el lado que aún tenían sostenido. Vuelvo a repetir que dichos aviones no tenían frenos. Esto le costó al soldado Lacurcia una reprobación del Tte. Ibarra la cual le afectó bastante.

En el próximo vuelo, vino a decolar en el avión Avro el Tte. Rogelio Otero. Se le ayudó a poner el avión frente al viento y sostenían al mismo de la punta de los planos.

Realizando esta operación se encontraba el soldado Lacurcia. Este afectado por la reprimenda que le había pasado el Tte. Ibarra en el vuelo anterior mantenía la punta del plano fuertemente.

El Tte. Otero efectuó la señal para largar, pero el soldado Lacurcia no lo hizo, haciéndolo sí el otro soldado que se encontraba en la punta del plano izquierdo.

No sabemos si Lacurcia no vio la señal o no largó para que no volvieran a reprenderlo.

Fue así que comenzó a correr con el avión, siempre aferrado a la punta del plano y cuando quiso acordar Lacurcia encontró que sus pies no tocaban el suelo en el momento que el avión decolaba.

Hablando personalmente con Lacurcia, explicaba éste, los detalles de su aventura, de la siguente manera: "Estaba en la punta del plano derecho un poco adelantado y cuando atacó el motor el Tte. Otero, estando frente al viento, y no vi la señal de larguen" y no largó el plano sino que comenzó a correr, agarrado del plano cada vez con más fuerza, hasta que se vio suspendido.

Preguntado por su posición Lacurcia explicó: que llevaba la mano izquierda asida del borde de ataque del plano, el brazo izquierdo articulado sobre el plano, quedándole la parte redondeada de la punta del mismo en la axila izquierda.

El plano estaba sucio de aceite y resbaladizo, lo que le obligaba a realizar especie de saltitos, piruetas para acomodar su brazo izquierdo que era su único sostén.

Otro de sus pensamientos nos decía Lacurcia era poner los pies hacia arriba para que no se le cayeran las zapatillas que le quedaban algo grandes.

El avión había decolado en dirección al 4° de Caballería y el Tte. Otero notó que algo raro le ocurría al avión que se inclinaba hacia la derecha y lo compensaba con todo el bastón a la izquierda.

Grande fue su sorpresa al mirar hacia la derecha y ver un brazo y una cabeza que lo acompañaban, dándose cuenta que traía a un soldado de pista colgado del plano.

Comenzó a hacerle señas a Lacurcia cuando éste lo miraba, ya que estaba muy ocupado con su maniobra de "sostenimiento".

Otero pensó lo peor, pero jugando una última carta y a una altura de unos treinta metros,

comenzó un viraje lo más chato que podía hacia la izquierda, porque agravaría la situación de Lacurcia si lo hacía para el lado derecho.

Otero no se desesperaba porque pensaba que Lacurcia no aguantaría hasta volver al campo. Siguió su viraje completando 180 grados y Lacurcia seguía prendido como un mejillón.

Inmediatamente comenzó a descender en forma suave y corrigiendo con su bastón de mando aquel peso en la punta del plano derecho. Habían llegado hasta las cercanías del 4° de Caballería.

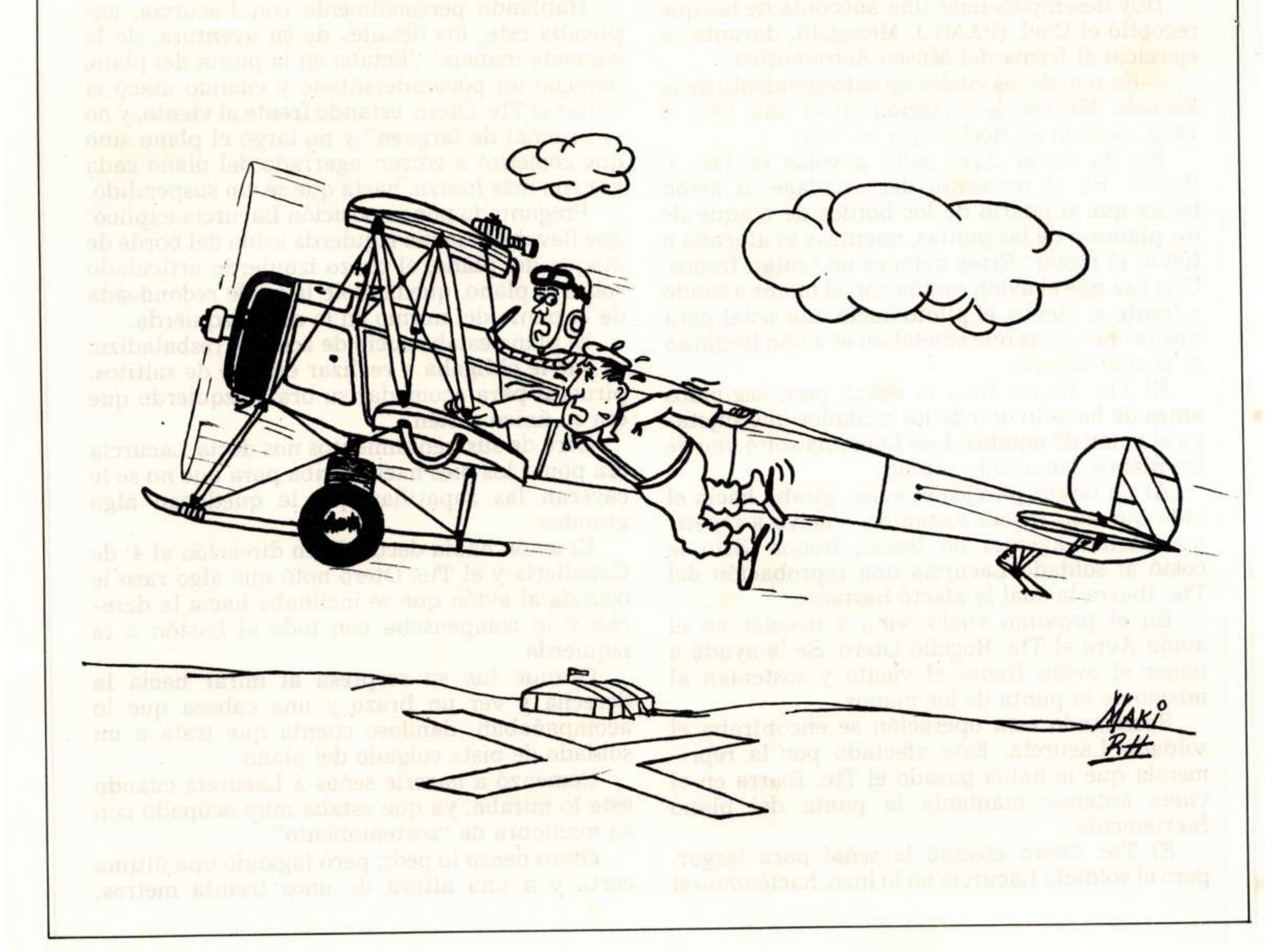
En su planeo llegó a los límites del campo de aviación con una altura de unos 6 mts. y cuando estaba a unos 2 mts. Lacurcia se largó.

Gran problema para el piloto, que traía compensado el avión con todo bastón a la izquierda por el peso de Lacurcia, y a 2 mts. del suelo se ve liberado de él, el avión responde bruscamente a la izquierda, lo que obligó al Tte. Otero a hacer una maniobra brusca con ayuda del motor, bastón y mucha cabeza para que el avión no tocara con la punta del plano en el suelo.

No olvidemos que el avión venía con viento de cola. Todo resultó a las mil maravillas. Lacurcia ileso, Otero ileso y también su avión.

En fin, un gran susto colectivo, del piloto Otero, del soldado Lacurcia y de los espectadores que se encontraban en la pista.

Después vinieron los festejos, habiendo quedado la duda de qué se hacía con Lacurcia. Pero se resolvió que bastante castigo había tenido por los minutos que pasó colgado y se le incluyó en la fiesta. ■



El North American AT-6 Texan

ES triste despedir a un amigo y más aún verlo morir de a poco. Cumpliendo más de 49 años en la Fuerza Aérea, hoy languidece en su lecho de muerte el T-6G N° 372, solo, en este mundo de la turbina y del reactor, pues de sus compañeros de "tanda" sólo quedan restos, historia y muchas horas de vuelo.

A los más antiguos, hay dos voces que se nos quedaron prendidas en el corazón, una la del motor Pratt and Whitney R-1830 del C-47 y la otra, la del Pratt and Whitney R-1340-AN-1 del noble y recordado North American T-6.

Corría diciembre de 1942, cuando el piloto John Archer acompañado por su observador Sgto. Muir, se aprestaba a despegar desde la pista de Buna en su Wirraway (T-6) y a velocidad de crucero se dirigió hacia la costa. Poco después la familiar silueta del barco semihundido conocido como los restos de Gona (los cuales debía vigilar), aparecieron frente a su vista:

Ante una primera pasada sobre ellos todo parecía normal, pero de pronto Archer notó que no era el único avión en vuelo. A media milla y quinientos pies más abajo, vio la silueta de otro avión volando hacia la costa. Tenía líneas muy esbeltas y se quedó helado al reconocer a un Cero. El piloto enemigo no parecío haber notado su presencia o trató de engañar al lento Wirraway para que se acercara aún más.

Archer tomó una decisión instantánea. Tenía dos cosas a su favor: altura y el elemento sorpresa.

Aun tomando esto en consideración, muchos pilotos lo habrían pensado dos veces antes de atacar, ya que después de los primeros disparos la situación empeoraría. Tal pensamiento pasó por la mente de Archer, pero esto no lo detuvo. Aunque su avión sólo disponía de dos ametralladoars Browning .30, empujó el bastón y picó hacia el Cero.

Efectuando un ataque de costado, disparó una ráfaga de cinco segundos y vio sus balas hundirse en el fuselaje del Cero. Ahora que ya había delatado su presencia, supo que estaba a merced de su enemigo, ya que era cuestión de tiempo antes de que el Wirraway fuese destrozado por las balas del caza. Sólo tenía una leve esperanza de escape y Archer la tomó. Abriendo el acelerador al máximo, efectuó un viraje vertical dirigiéndose a la playa de Papúa. Si podía llegar a tierra existía una débil posibilidad de eludir al rápido caza volando a nivel de la jungla y metiéndose dentro de los muy estrechos valles cercanos.

Al salir del viraje, Archer miró hacia atrás, esperando ver al Cero pegado a su cola, y fue con una mezcla de alivio y sorpresa que no vio al caza persiguiéndolo. Y con indescriptible asombro, vio caer al Cero al mar a unas cien yardas de la playa.

Más tarde, cuando Gona hubo caído en manos aliadas, un equipo de salvamento recuperó el Cero de su tumba a nueve pies bajo el agua. El esqueleto del piloto estaba aún en la cabina y al examinarlo se comprobó que una sola bala de la ráfaga disparada por Archer le había destrozado el cráneo.

El Cuartel General del Escuadrón, recibió un mensaje desde Dobodura que decía:



"Archer derribó un Zeke. Repito, un Zeke. Manden seis botellas de cerveza".

De hechos como el relatado anteriormente, se encuentra llena la aeronáutica militar mundial.

En nuestro país su lucha fue distinta. Los Texan tuvieron que luchar para sobrevivir al paso de los años, a las nuevas máquinas que se abrían camino en los cielos.

Su último combate data de muy poco tiempo, cuando en el año 1981 vinieron los IA-58 al Grupo 1 (Ataque). Frente a este nuevo competidor tuvo que demostrar, para poder subsistir, que era capaz de hacer lo mismo que el Pucará (con sus limitaciones de velocidad y capacidad de armamento), y vaya si lo demostró.

Los "Texan", hicieron en aire-tierra, todas las tácticas, formaciones, y los diferentes modos de ataque en su viejo avión de 1940, tirando bombas, cohetes y utilizando sus ametralladoras, tal vez con la misma precisión que un avión de las últimas generaciones, y que estuvo en el conflicto del Atlántico Sur.

Pocos aviones en nuestro país, han sido tan conocidos por los Pilotos Militares, como lo es el T-6.

El T-6 (antiguamente llamado AT-6), conocido como SNJ por la Marina, es una versión del NA-16, el prototipo de una serie completa de famosos aviones de entrenamiento.

El NA-16 fue el primer avión diseñado y construido por la North American Aviation. Fue presentado en Lugan Field, Dundalk, Maryland, en el año 1934, después de haber sido creado completamente en menos de nueve semanas.

Más de 15.000 aviones de la serie T-6 fueron construidos, muchos de los cuales continúan aún en Servicio en distintos luga-

res del mundo. Se fabricaron siete series de T-6, siendo mínimas las diferencias entre ellas con el original. En nuestro país contamos con los T-6 de series C, D y G.

Gracias a la necesidad de un nuevo entrenador de reconocimiento surgida en la Navy en 1938, nació el "Texan".

El exitoso BC-1, avión de combate básico (armado con una ametralladora .30 disparando hacia adelante, y otra .30 movible en la parte trasera) construida por N.A.A. llenaba los requisitos, naciendo de esta forma el SNJ.

En base a ciertas modificaciones, como fue el cambio del entelado del fuselaje por el metálico, puntas de alas cuadradas, cola triangular y otras mejoras (incluyendo el Motor) dio paso al BC-1A, pasando a formar parte del Army National Guard y el Air Corps Reserve.

Los últimos nueve BC-1A fueron ordenados bajo un nuevo número de Entrenador Avanzado y nació el AT-6; siendo volado por Louis Walt, el 6 de febrero de 1940.

La Navy satisfecha con la versión del Air Corps, los ordenó como SNJ-2. Pero fue recién con el AT-6A y el SNJ-3, que el avión se convirtió en una versión única.

Durante el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial, tuvo el rol importantísimo de entrenar el mayor número de Pilotos Instrumentales que cualquier otro tipo de aeronave haya logrado.

El T-6 fue un gran entrenador en la USAF hasta los años '50, e iniciada la Guerra de Corea, fue llamado al combate como avión de control avanzado.

La muy buena actuación en sus misiones, le dio prioridad de caza en lo que concierne a reparaciones o cambios dentro de la 5ª Fuerza Aérea.

A esta altura de los acontecimientos mundiales, el "Texan" ya había alcanzado una buena reputación como entrenador en nuestra Fuerza Aérea.

Prestó servicios en distintas unidades, destacándose la E.M.A. donde nacieron los primeros "Mohicanos", como también la


Para los mohicanos nada mejor que un AT-6.

Brigada Aérea II con asiento en Durazno, incorporando los AT-6 : FAU 340, 341 y 342 en marzo de 1944. Es allí donde recorre una larga trayectoria que lo lleva desde entrenador hasta el ataque, demostrando así sus performances que le permitirían cumplir distintas funciones.

El desarrollo histórico del Grupo de Aviación N° 1 siempre se sintió identificado por la participación del T-6.

El "Texan" se adaptó a todas las etapas en las que evolucionó el Grupo, tal como lo fue en "Reconocimiento Táctico" en el año 1955, a causa de una situación política preventiva, "Instrucción y Entrenamiento" encargándose de completar la instrucción de los pilotos egresados de la Escuela Militar de Aeronáutica y a partir de 1981 como "Ataque", formándose escuadrillas operativas para lo que los T-6 se armaban con una ametralladora de ala con 250 cartuchos y otra de cabina trasera con 450 cartuchos, ambas Browning de 1.350 disparos por minuto, también se le adaptaron coheteras bajo las alas y portabombas bajo el fuselaje.

A pesar de sus distintos cambios, nunca dejó de lado su principal misión: Instrucción y Entrenamiento. De él surgieron muchos Pilotos de Combate de distintas aeronaves, y dadas las experiencias adquiridas en este "potro", resultó un denominador común, una reducción considerable de las horas previstas en comparación con otros pilotos que no han tenido dicha experiencia.

Esto refuerza lo que todo "Mohicano" puede decir: "Quien voló un 'Texan', está capacitado para volar cualquier otro avión".

Era un avión que permitía todo tipo de maniobras, pero esto no significaba que fuera dócil; día a día exigía un poco más y enseñaba algo nuevo.

No existe Piloto de T-6 que no tenga alguna anécdota de vuelo. En todo momento y ante cualquier descuido estaba listo para dar un buen susto.

Como ejemplo de sus características de vuelo, se puede destacar: su timón de dirección es de tamaño considerable, en el caso de

un viraje de base a final con poca velocidad y con el menor exceso de paloniers y el bastón apenas atrás y cruzado era el motivo adecuado para entrar en pérdida por comando cruzado a baja altitud; como también la angostura de su trocha en proporción de su envergadura lo hacía vulnerable al toque de punta de ala sobre la pista, al no realizar una perfecta corrección de viento cruzado en el aterrizaje.

Si bien el "Texan", no estaba capacitado totalmente para un combate Aire-Tierra, debido a su baja velocidad y dificultad de maniobra, mantenía sus aptitudes para seguir siendo un buen entrenador. Así lo demostró el FAU 372, T-6G, el último "Texan" sobreviviente que en mayo de 1989, cumpliendo con su función de entrenador, dictó su último curso de pilotaje completo.

En julio de 1990, los tres pilotos que montaban hasta ese momento el "viejo potro" fueron sorprendidos por su muerte, su corazón dejó de latir.

Pero no sólo estos pilotos sentirían el profundo dolor, sino todos aquellos que tuvieron alguna vez la oportunidad de volar el T-6, con él pasan a la historia los "Texan" y ocuparán por siempre un inmedible recuerdo en nuestras almas.

El tiempo pasa, y hoy ya los Alf, ven "El Cielo de los Pilotos" en video y sin cortes los días de mala meteorología, y los "Texan" ya son viejos al igual que las películas de 8 mm.

Pero, ¿cuánto nos han enseñado?

Tal vez ya no se vean las largas llamaradas que producían durante su puesta en marcha en las madrugadas de invierno; tal vez los pilotos ya no se cansen ni se sientan incómodos por tener que inyectar mucho para hacerlos arrancar; pero aquellos que vivimos sus fallas de magnetos, sus problemas de radio, los que sentimos el viento frío en la cara cuando abríamos la cabina para aterrizar en las frías noches en que dábamos instrucción, los muchos que tocamos con el ala en el piso cuando teníamos que aterrizar con viento de costado, esos que lo sentimos, lo vivimos y lo volamos, nunca lo vamos a olvidar.

Como dijo el Capitán Paul Jones, "PARA EL COMBATE SE NECESITA MAS POTENCIA, MAS VELOCIDAD, MAS ARTILLERIA; PERO PARA GOZAR DE LAS DELICIAS DEL VUELO QUE ME DEN UN AT-6". ■

Tte. 2° (Av.) RODOLFO PEREIRA

Cap. (Av.) EDUARDO PINTOS


Visita del Sr. Comandante del Ejército del aire Español a la E.M.A.



Surcando el cielo que ahora les pertenece.

Bienvenidos

SIEMPRE es grato informar de la adquisición de nuevas aeronaves, y en este espacio damos la bienvenida a dos nuevos compañeros que, desde el viejo continente han arribado en el presente año.

Nos referimos a los T-34 A FAU 633 y FAU 644. Los mismos traen consigo una larga trayectoria al servicio del Ejército del Aire Español y este año se incorporan al material de vuelo de nuestra Fuerza Aérea con la intención de reeditar viejas glorias.

Habrán de compartir, tal cual lo hicieron con nuestros camaradas españoles, los momentos más preciados de la vida del Cadete en el Instituto, como son los dedicados al vuelo.

Sabrán de nuestro esfuerzo diario por conseguir la perfección en el arte de volar.

Habrán de sentirse satisfechos ante la maniobra bien ejecutada, mientras que un gesto de desagrado nos hará notar su disconformidad ante el error.

Nos darán las llaves que inicien nuestros conocimientos del vuelo en formación y la acrobacia y se sentirán ufanos cuando sean partícipes de un primer vuelo solo.

Es ardua la tarea que les espera. Quizás sea la más sacrificada que se le pueda exigir a un avión; pero probablemente lo que más satisfacciones le depare: el formar nuevos aviadores.

En el frío del invierno y en el calor del verano sus siluetas se recortarán en el paisaje, aletargados, en espera de que alguien les haga cobrar vida para encontrarse "un poco más cerca de la bondad de Dios y un poco más lejos de la maldad de los hombres".

En nombre de todos los que compartimos y sentimos el espíritu de vuelo: Bienvenidos FAU 633 y FAU 644. ■

El Miedo a Volar

POR su empleo, muchas personas deben viajar a menudo en avión. Para estas personas el volar es algo tan natural como andar en coche.

Pero también hay muchas personas que cada vez que necesitan subir a un avión empiezan a temblar y a sudar, y hasta llegan a sentir dolores de tórax.

El miedo a volar aflige a millones de personas que ven limitadas sus oportunidades de progreso y hasta llegan a perder contacto con familiares que viven lejos.

Aquí se presentan algunas ideas básicas para superar esta aversión:

1 - CONOCER LA REALIDAD: quienes temen a volar fundan sus miedos en noticias sobre accidentes de aviación, pilotos mal entrenados o en estado alcohólico y mantenimiento defectuoso, entre otras cosas.

El viajero temeroso se sienta en el avión en estado de alerta, rígido en su asiento y atento a cualquier indicio de peligro.

Pero estas ideas sobre lo peligroso que es volar pueden ser echadas por tierra por las estadísticas de seguridad.

Según estudios realizados en 1989 en los E.U.A. un pasajero que haga un vuelo local cada día, puede volar a este ritmo durante 29 años antes de sufrir un accidente fatal. En cambio un conductor de automóvil corre un riesgo 30 veces mayor a igualdad de distancias recorridas.

En cuanto a la capacitación de los pilotos, en la mayoría de las líneas latinoamericanas, la edad promedio de éstos oscila entre los 33 a 45 años, y su experiencia de vuelo debe ser de por lo menos 1500 horas.

Además, demorará de 5 a 10 años para llegar a comandante de aeronave y deberá seguir rigurosos cursos de actualización cada 6 meses.

En cuanto al alcohol, las compañías prohíben la ingestión del mismo a sus tripulaciones desde las últimas 8 horas antes del despegue.

El mantenimiento de la aeronave también es muy riguroso. Luego de aterrizar se le realiza al avión un chequeo para corregir pequeñas fallas. Las inspecciones completas son cada 30 días y se realizan reparaciones de importancia al menos cada 4 años.

2 - RESPIRAR CON CALMA: una fobia es un temor irracional que no siempre puede contrarrestarse con lógica.

Cuando una persona sufre un acceso de pánico las glándulas suprarrenales segregan una hormona que estimula al corazón para que lata más aprisa, esto acelera la respiración y pone en tensión los músculos.

Ante un riesgo real la persona casi no puede advertir estos cambios fisiológicos; pero si se trata de una falsa alarma se presentan dos trastornos: a) Como la persona pone toda su atención en sus temores y no hace nada la tensión se acumula.

b) Como respira con mayor rapidez se incrementa la concentración de dióxido de carbono (CO), el exceso de éste se libera ante un peligro real por un esfuerzo físico. Pero en un acceso de angustia la persona puede sentir mareos, dolor de tórax, jadeos, convulsiones, náuseas, y confusión mental.

Estos síntomas pueden desaparecer si la persona que los padece se sienta en completa relajación con los pies apoyados en el suelo y las manos sobre las rodillas, respira lenta y profundamente, y pone su mente en blanco (resulta una gran ayuda, poner en práctica las técnicas de control mental).

3 - SENTIRSE COMODO A BORDO: es bueno observar el entorno y sentirse a gusto, pensar que las sacudidas y los balanceos durante el rodaje son totalmente normales, respire hondo y relaje los músculos de su cuello, y cuando el avión haya dejado el piso reconfórtese con un suspiro de alivio.

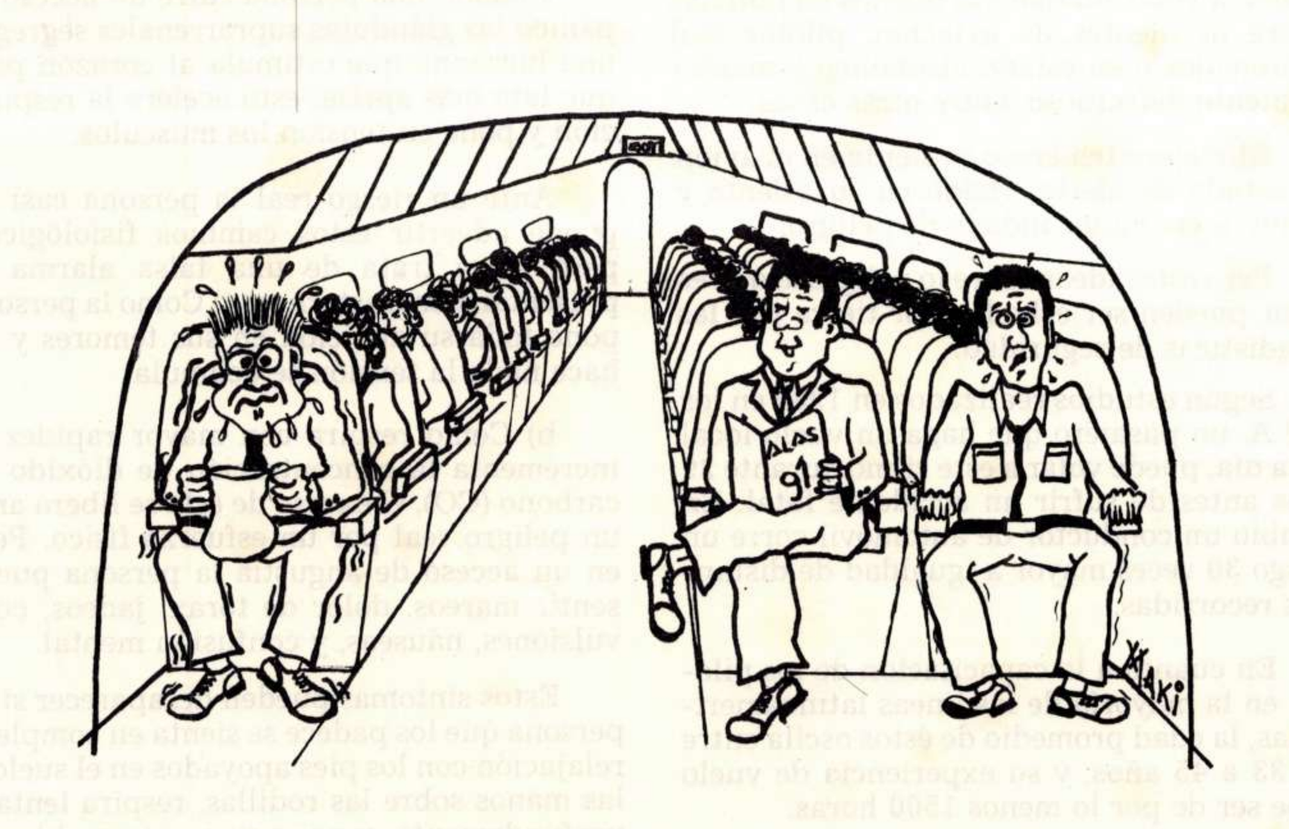
4 - REORIENTAR LOS PENSAMIENTOS: rechace los pensamientos negativos, tome conciencia de que sólo está asustándose a sí mismo y acalle sus aprensiones, comprenda que puede dominar sus reacciones naturales y mitigar la sensación de impotencia.

Una vez en vuelo distráigase conversando, viendo una película o aproveche el tiempo para realizar sus trabajos, hay que recordar que lo más importante es mantener la mente alejada de temores.

No deje que lo domine el miedo si el avión entra en una zona de turbulencias pues éstas no causan ningún daño a la aeronave.

Antes de aterrizar respire hondo unas cuantas veces y no se altere si el avión se sacude o parpadean las luces, esto es totalmente normal.

Muchas veces los pasajeros aplauden al piloto luego de un buen aterrizaje, usted además debe aplaudirse a sí mismo por haber superado un vuelo más y aprontarse para realizar otro viaje lo antes posible para disfrutar como pasajero de aerolínea. ■



Momento de Reflexión

Y rompen filas a medida que cruzan el portón que oficia de entrada a la Escuela. Se van, pensando, imaginando y hasta construyendo planes para ese fin de semana, y al igual que siempre se empeñarán en aprovechar al máximo el tiempo libre que les brinda la licencia.

Es sábado por la tarde, y los cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica salen a disfrutar de cosas que por momentos son lejanas como el placer de participar de una alegre "reunión familiar", quizás frente a la vieja estufa a leña, junto a familiares, amigos o simplemente con sus padres.

Se alejaba el grupo de impecables gorras blancas, pero un miembro del mismo, tal cual una oveja se separa del rebaño, se detuvo y en silencio quedó mirando a pocos metros de la entrada, la inscripción detrás del hangar mientras piensa, piensa...

Es este un Cadete de Primer Año, que orgulloso luciendo un par de galones dorados sobre el fondo amarillo de sus caponas, se ha distraído del afán de llegar a su casa y sin siquiera notarlo pierde un momento entregándose a la reflexión sobre su vida.

Una carga de recuerdos cae pesadamente sobre su cabeza, se derrumban en su mente todos los instantes vividos durante la semana que ya se acaba.

Afloran las experiencias del año pasado, cuando se imaginaba las diferencias entre la vida de un Cadete de Primer Año y la de un Aspirante, hoy ya se ha percatado que la diferencia radica en las



Y rompen filas...

futuras expectativas de ambos años. Se siente ahora tan cerca del esperado Curso de Vuelo, en el que dará todo de sí, y multiplicará todos sus esfuerzos si es necesario para lograr aprobarlo.

Las experiencias vividas hasta el momento en algún casual vuelo superan sin duda a todos los momentos dificultosos que se le han presentado, los cuales ha sabido o quizás simplemente ha aprendido a superar.

La maravillosa vista de ese inmenso cielo azul, marcado por grisáseas nubes, forman un perfecto retrato junto a las terrestres siluetas de los cerros, vegetación y animales asustados por el bullicio del avión. Las construcciones que se hacen más y más pequeñas a medida que asciende el simpático T-41, parecen desear compartir junto al piloto la fortuna de poder volar.

El cadete que ya ha logrado volar, no tiene dudas, ha sentido fortificarse dentro de sí el ansia de superar esa incertidumbre que acarrea a los que están realizando esta carrera, el Curso de Vuelo, el que tantas alegrías y momentos amrgos ha provocado a personas que buscan alcanzar igual meta.

Repentinamente, este cadete que se encontraba inmerso en sus pensamientos, se ve interrumpido súbitamente, y sus recuerdos son sustituidos por un sonido muy singular, desde allí detectó el redoble del tambor y experimentó una íntima inquietud.

Instantes después recordaba la extensa semana transcurrida; aquella guardia el domingo, el lunes, la marcha rumbo a la Plaza de Armas para realizar Instrucción Militar Práctica.

¡Cómo se hace pesado este viejo fusil! Por increíble que parezca, y a pesar de su simplicidad como objeto, este "pedazo de madera y metal", muchas veces hace flaquear al cadete.
Luego de IMP, cambian rápidamente sus ropas y se preparan para ir a la clase de Educación Física, caracterizada por la agotadora "vuelta al campo". Luego de ésta, ejercitaron sus conocimientos intelectuales en los salones hasta el momento de Rancho.
Por la tarde nuevamente a los salones.
Al arribar la noche, hay ropa que lavar e incluso un escrito que preparar para mañana temprano.

Finalmente ya exhausto pudo reposar tranquilamente su cuerpo fatigado sobre la prolija cama. Infelizmente no pudo disfrutar de ese momento de tranquilidad pues concilió su profundo sueño casi sin percibirlo.

Al amanecer del día siguiente, se levantó con las pulsaciones algo elevadas debido a que tenía que llegar en hora a formación, vestía rápidamente su uniforme de base, a la vez pensaba cuál sería su próxima acción, como si estuviera programado para realizar todos los días los mismoas movimientos.

Le parecía que recién se había acostado, estaba con mucho sueño, cansado, pero ya era la hora de llamada, el día martes había comenzado súbitamente.

Toda la semana al igual que las anteriores, transcurrirá lentamente, y entre desplazamientos a paso ligero y tiempo escazo, se va desarrollando la vida de estos diferentes jóvenes quienes por vocación han emprendido este camino.

A este Cadete de Primer Año antes le parecía algo distinto este modo de vida, y no entendía cómo lograban los demás hacer cosas que ahora él también puede hacer, es que tiene un objetivo: no detenerse y seguir luchando para logra la meta propuesta.

Al igual que sus compañeros sabe que recibirá su recompensa, un día podrá mirar atrás y logrará ver todo el tiempo, todos esos momentos que ha vivido allí dentro. Por eso cada vez se siente más motivado a continuar, a construir su futuro y alcanzar la inigualable meta: ser Oficial de la Fuerza Aérea.

Quizás un día este mismo cadete saldrá de su despacho, prestando servicio de Comandante de Guardia y verá algún Cadete que de pie, pensativo reflexiona sobre su vida y se verá reflejado en él.

Recordará entonces una licencia, en la que se vio envuelto en pensamientos y dijo calladamente: ¡adelante falta menos para volar! ■

Cad. 1 Ary Fraga



Reflexión y vuelo, juntos por el gran ideal.

Despedida

LLEGAMOS así al final de la que primero fue un sueño, luego un desafío y ahora una grata realidad.

La satisfacción de la misión cumplida nos embarga, mezclándose su dulce sabor con la amargura que todo adiós deja en el alma.

A lo largo de este período de trabajo, hemos cosechado un sinnúmero de experiencias, algunas felices y otras no tanto.

Muchas veces se dice que las conquistas se obtienen con trabajo y tesón, deparan a quienes las logran una cuota mayor de satisfacción.

Quizás por eso hoy nos sintamos embriagados de gloria. Pero lo más importante es que esas experiencias sirvan a quienes nos sucedan en esta grata tarea, para que cada año ALAS vuele un poco mejor.

En estas páginas, les hemos querido transmitir nuestro mensaje aeronáutico, esperemos que las mismas representen la imagen del pensamiento y el sentimiento de la juventud en nuestra Fuerza Aérea.

Queremos hacerles llegar nuestro más sincero agradecimiento a todos los que de una u otra forma nos han permitido hacer realidad el renacer de ALAS.

Hacemos votos para que estas alas que durante muchos años permanecieron plegadas y que hoy reemprenden el vuelo, se lancen cada año al éter en busca de su realización. ■



Inmortales

TODOS quienes en el año 1978 integraban el Cuerpo de Alumnos de nuestra Escuela, pudieron apreciar la dedicación y el profesionalismo con que el entonces Cadete Jorge Schell preparaba un artículo sobre su idolatrado C-47 para la Revista ALAS correspondiente a ese año.

Ya como Oficial de la Fuerza Aérea y con el nombre de combate "ÑANDU", emprendió su vuelo eterno a bordo de un A-37, enmudeciendo su pluma para la posteridad.

Pero su silencio es hoy un grito de valor que nos sume en el recuerdo de aquellos que ofrendaron su vida por nuestra FUERZA AEREA: en nuestra memoria todos ellos son, por siempre, inmortales.





EL Consejo Editor de la Revista "Alas" agradece a todos quienes que de una u otra forma han aportado y contribuido para que Nuestra Revista cumpla con su cometido.

Es justo exponer nuestras disculpas a aquéllos cuyos trabajos no hemos podido publicar por razones de tiempo y limitación de espacio.

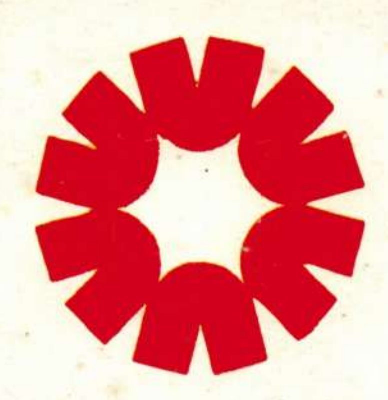
De cualquier forma son esas obras las que continuarán alimentando el contenido de la Revista sumadas a las que nos hagan llegar de aquí en más.

Decolando hacia un nuevo año los tripulantes de "Alas" se despiden hasta la próxima edición. ■



"Ajuar Aeronautico"





aero uruguay



INFORMA

Hemos realizado con gran éxito nuestro primer vuelo directo a Miami vía Buenos Aires.

Queremos agradecer a importadores, exportadores, a las autoridades aeronáuticas de Uruguay y Argentina el gran apoyo brindado para que el vuelo Montevideo-Buenos Aires-Miami saliera adelante

Muchas gracias... y hasta el próximo.



Colonia 1181/002 · Tels. 90 11 52 - 91 21 43 · Fax: 92 19 76